



Grønn
Ny
Deal

The background of the entire poster is a photograph of the Northern Lights (Aurora Borealis) in a dark, starry night sky. The lights appear as vibrant green and yellow streaks and curtains of light. Below the sky, the dark silhouettes of a forest are visible against the glowing horizon.

Rettferdig grønt skifte

- En Grønn Ny Deal for Norge



Denne rapporten er resultat av et stort lagarbeid. Jeg vil takke alle i partiet, i organisasjoner og ulike miljøer som har bidratt med tusenvis av ulike bidrag i ulike faser av prosjektet. Jeg vil rette en spesiell takk til SVs stortingsgruppe, og i særdeleshet Ingrid Tungen, Roman Eliassen, Reber Iversen, Runa Røed og Andrea Sjøvoll som har gjort en enorm innsats som sekretariat for prosjektet. Det har vært en sann glede å lede dette prosjektet med folk som dere!

Torgeir Knag Fylkesnes,
nestleder i SV.



GRØNN

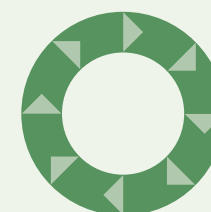


G

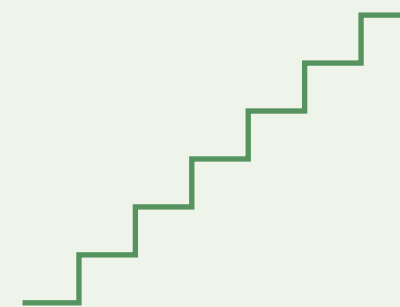


NY

N



DEAL



D



Innhold



Ambisjonene er på plass – det mangler handling 6

Vri økonomien 14

Grønne penger	15
Sentralbankens rolle	16
Grønn offentlig motor	18
Offentlig sektors grønne snuoperasjon	22
Det statlige eierskapet må jobbe aktivt for det grønne skiftet	28
En handelspolitikk som tar hensyn til klima	31
Rettferdig klimabistand	33
Oljefondets rolle	34
Sirkulær økonomi	35

Ny industri – mindre olje 40

SVs plan for mindre olje – mer industri	43
Ikke gi flere insentiver til store investeringer	44
Klimakutt i produksjonen	45
Kompetanseoverføring	45
Nye industrisatsinger	46

Bygge en ny infrastruktur 54

SVs plan	56
Veitransport	60
Morgendagens flytransport – minst mulig, og renest mulig	62
Bygge ut ny fornybar energi	66
Infrastruktur for hele landet	72
Nærhetsreform	72
Ta havet tilbake og jord i bruk	73

5G eller fiber til hele landet	75
--------------------------------	----

Sterk kollektivtrafikk	75
------------------------	----

Del godene – omstilling for rettferdighet 76

SVs plan	77
----------	----

Arbeid til alle	78
-----------------	----

Et grønt folkeløfte	82
---------------------	----

Slik kan vi finansiere Grønn ny deal 84

Finansieringshierarki	84
-----------------------	----

Muligheter for finansiering	86
-----------------------------	----

10 år med utslippskutt – et klimabudsjett 90

Oversikt over kutt i de ulike hovedsektorene ved vårt budsjett	92
--	----

Overordnede tiltak	92
--------------------	----

Hvordan skal det kuttes?	93
--------------------------	----

Klimabudsjett 98



Ambisjonene er på plass

– det mangler handling



Av Torgeir Knag Fylkesnes

Oslo, 2. juni 2017. Stortinget vedtar landets første klimalov. Tilfeldighetene vil ha det til at det skjer dagen etter at Donald Trump har trukket USA ut av Paris-avtalen, og det setter sitt preg på debatten. Norge føyer seg inn i rekken av land som etablerer en egen klimalov, som inneholder klimamål og krav om jevnlig rapportering. Storbritannia, Finland og Danmark hadde allerede vedtatt slike lover, og i Sverige lå et forslag til behandling. Miljøbevegelsen inviterte til kakespising i vandrehallen forut for debatten og saksordfører Marit Arnstad brukte dette som vitnesbyrd for hvor viktig vedtaket var.

Likevel var det kun miljøkomiteens medlemmer som deltok i debatten. Ingen tok ordet mer enn én gang. Interessen for begivenheten var tilsvarende laber utenfor Stortinget. Dette til tross for en lov med radikale mål og ambisjoner. Den la opp til 20 prosent klimakutt allerede innen 2020, og minst 40 prosent innen 2030. Innen 2050 skal Norge bli et lavutslippsland. I ettertid har regjeringen, på bakgrunn av ny vitenskapelig innsikt, kommet frem til at ambisjonene for 2030 må økes ytterligere.

Litt over tre år etter har det tekniske beregningsutvalget begynt sitt arbeid, og regjeringen har begynt å rapportere. Men målet for 2020 rakk vi ikke, og det er usannsynlig at vi rekker 2030. Framdriften tyder mer på at 2030-målet nås i 2050. Målet blir ikke fulgt opp med politikk. Det er fortsatt i det blå hvordan målene skal nås. Hva er det som skurrer? FrPs Øyvind Korsberg satte kanskje ord på det:

«Det synes jeg er viktig å få fram også fra denne talerstolen, at man har satt seg noen ambisiøse mål, som man ikke helt vet hvordan man skal nå.»

Fenomenet har vi også sett i andre landene som har vedtatt klimalover. Storbritannia vedtok dette allerede i 2009, som en del av Climate Change Act. Her ble klimamål fastsatt i lov, juridisk bindende. Loven ble vedtatt enstemmig, uten stor debatt. En radikal lov for sin tid, men også der ramlet de tilbake til hverdagspolitikken og fulgte ikke opp med konkret politikk. Felles for både Storbritannia, Norge og alle andre land er kanskje følgende: Den politiske omkostningen

ved å faktisk levere på målene er for stor, det rokker for mye ved den gamle ordenen. Det enkleste er derfor å se bort.

Klimamålene eksisterer slik i en alternativ virkelighet, med all sin vitenskapelighet og rasjonalitet. Den virkelige verden, den faktiske politikken og de konkrete tiltakene er et annet sted. Slik overbeviser vi hverandre om at noe gjøres, at vi tross alt er på rett vei, men at tempoet kanskje er litt lavt eller at teknologien kommer og redder oss. To atskilte virkeligheter, hvor hverdagspolitikken spiser klimamålene til frokost, middag og kvelds. Det har blitt en livsløgn.

Det vi trenger er en ærlig debatt om hvordan vi skal nå målene. Alle partier er nå enig i at utslippene skal minst halveres de neste ti årene. Da må alle bli avkrevd en plan

for hvordan de skal nå målet. Pressen har vært altfor sløv i å kreve dette, sluppet regjeringer og partier gjennom med tåkeprat i beste sendetid. Den gamle ordenen lever i beste velgående, de som desperat håper at det hele skal gå over og vi kan gå tilbake til slik det var før.

Du ser nå på SVs bidrag til en ærlig debatt om hvordan møte miljøkrisa. For SV har dette resultert i en anerkjennelse at vi trenger en *samfunnsplan for rettferdig omstilling*. Den strekker seg ikke over 30 år, men tar for seg de neste ti, og hvordan Norge skal klare å komme tilbake på sporet av egne mål og ambisjoner. Som en kontrast til luftige klimamåldebatter er denne plan nesten pinlig konkret. En slik plan må hvile på to overordna utgangspunkt:

- 1. Vi må gjøre det som skal til for å realisere klimamålene, koste hva det koster vil. Alternativet, å fortsette som nå, er mye verre, mye dyrere og mye mer uoversiktlig. Vi så tidlig at om vi som nasjon skal klare å gjennomføre en så stor omstilling på så kort tid, må vi ta i bruk alle verktøy vi har til rådighet. Vi kan rett og slett ikke skjerme børsen, petroleumssektoren, pengevesenet eller de aller rikeste. Alle må bli en del av løsningen.**
- 2. En radikal omlegging krever bred folkelig støtte. Når store samfunnsressurser skal brukes til å legge om infrastruktur, næringsliv og hvordan samfunnet fungerer, er det avgjørende at det har folkets støtte. Derfor kan ikke grønn omstilling føre til økte sosiale forskjeller hvor noen beriker seg og karrer til seg mer makt på bekostning av de mange. Da vil aldri politikken få legitimitet eller oppslutning, og dermed er vi like langt. Det må være innbakt i hele omstillingen at vi skal vinne klimakampen på en måte som reduserer forskjellene i samfunnet, styrker velferden og gjør livet som arbeider bedre og mer organisert. Og alle deler av landet skal involveres.**

■ **DEN POLITISKE OMKOSTNINGEN VED Å
/ FAKTISK LEVERE PÅ MÅLENE ER FOR STOR, DET
ROKKER FOR MYE VED DEN GAMLE ORDENEN.
DET ENKLESTE ER DERFOR Å SE BORT.**

Det langsiktige målet for Norge er å etablere et sosialt rettferdig samfunn gjennom økologisk bærekraft. Det er dette århundrets viktigste prosjekt. Vi skal stanse klimautslipp, stanse nedbygging av natur og tap av naturmangfold, og erstatte alle ressurser i samfunnet som ikke inngår i sirkulære kretsløp.

Vi må begynne et sted, og det er med å kutte utslippene kraftig og komme på sporet av Paris-avtalen for å unngå katastrofale klimaendringer. Det er den viktigste saken de neste tiårene.



Klimamålene

For litt over fem år siden jublet vi over at hele verden hadde blitt enige om et klimamål om å begrense global oppvarming til under 1,5 grader. For klimaet kan én halv grad spille stor forskjell. Å klare å begrense global oppvarming til bare 1,5 grader, heller enn for eksempel 2 grader, betyr at:

- Det blir mindre ekstremvær der folk bor
- Korallrev fremdeles vil eksistere
- Vi kan unngå en klimaflyktningskrise
- Vi begrenser masseutryddelsen av arter
- Vi redder en rekke øystater fra å forsvinne som følge av havstigning

For at vi skal nå klimamålene og begrense global oppvarming til under 1,5 grader må verdens utslipp halveres innen 2030, og ned til null i 2050. FNs miljøprogram mener det er avgjørende å kraftig redusere utslippene innen 2030 for at vi skal klare å nå målene i Paris-avtalen.

Stockholm Environment Institute har regnet ut Norges rettferdige andel av de globale utslippskuttene vi trenger for å begrense global oppvarming til under 1,5 grader. To prinsipper brukes for å regne ut ulike lands rettferdige ansvar. For det første at landene i verden har ulikt ansvar for klimakrisen. Og for det andre at landene i verden har ulik kapasitet til å kutte utslipp. Vi vet at klimakrisen er urettferdig, og rammer hardest de som har gjort minst for å forårsake den. Fattige land har både mindre ansvar for klimakrisen og mindre kapasitet til å løse den.

Med dette rammeverket finner man at Norges rettferdige ansvar for utslippskutt innen 2030 er på hele svimlende 430 prosent sammenliknet med 1990. Det er selvfølgelig ikke mulig, men sier noe om hvor stort klimaansvaret vårt er. Derfor mener vi i SV at Norge har ansvar for å kutte så mye som mulig. Vi har lagt fram en plan som kutter utslippene våre med minst 60 % innen 2030. Vi tenker at dette klimamålet bør være et gulv fremfor et krav, og mener vi bør kutte enda mer om vi har mulighet til det. I tillegg må vi også bidra med klimafinansiering til utslippskutt og klimatilpasning i fattige land.



Vri norsk økonomi

Om vi skal klare omstillingsprosjektet på den tida vi har igjen, må vi vri hele økonomien. Vi må vri penger, finanssektoren, statsbudsjetter, skatter og lover. Vi må vri de over til å stanse miljøødeleggelsene, ikke forsterke dem, slik som i dag. De må bli en del av løsninga de neste årene.

Sentralt i planen for neste tiår er å mobilisere alle offentlige budsjetter, lover, skatter, avgifter og institusjoner i dette arbeidet. Det innebærer blant annet at ingen penger som går over statsbudsjettet skal gå til prosjekter som undergraver grønn omstilling. En slik omlegging kan ikke skje brått over natten, men må følge en plan for å sikre velferden og sysselsettingen på veien.

Arbeidskraft, kapital, kunnskap, kraft og infrastruktur må koordineres. Samtidig som investeringsnivået trekkes ned for petroleumsindustrien, skal investeringene i grønne industrier som baserer seg på den samme kompetansen økes. På samme måte må energipolitikken og næringspolitikken flettes sammen, slik at det skapes mest mulig verdiskaping, arbeidsplasser, klimautslipp per kilowattime.

Vi må ha en svært høy terskel for å bygge ned natur. Spesielt i klimakampen. Utgangspunktet er jo å redde natur fra irreversible ødeleggelser med vidtrekkende konsekvenser. Derfor blir spørsmålet hvilke arealinngrep som er akseptable helt sentralt. Enten det er industri, kraftutbygging eller infrastruktur, på land eller på vann, så må alle inngrep vurderes strengt etter nytte. Inngrep som sørger for størst klimakutt, minst mulig arealinngrep og mest samfunnsnytte i form av arbeidsplasser og verdiskaping må prioriteres.

Med alt dette sagt, her er planen i korte trekk:

Derfor trenger vi:

- **Et 100 prosent grønt finans- og pengevesen**
I dag er finans- og pengevesenet såkalt «nøytralt», det vil si ikke-politisk. Men nøytralitet forsterker status quo og dermed miljøødeleggelsene. Privat kapital i bank-, finans- og pengepolitikken må derfor vris til i en klimavennlig retning. I første omgang må vi forhindre at systemene undergraver grønn omstilling, og i neste sørge for at de aktivt bidrar til skiftet.
- **Grønn utenrikspolitikk**
Norge skal ikke spare penger ved å undergrave det grønne skiftet. Vi må sikre at oljefondet, verdens største investeringsfond, ikke investerer i tiltak som undergraver Paris-målene og folkeretten.
- **En sirkulær økonomi**
Vi må slutte å bruke naturen som en engangskopp, og vri økonomien slik at ressursene vi bruker kan brukes på nytt på ulike måter og holdes i sirkulasjon – vi trenger en sirkulær økonomi.
- **Alle offentlige innkjøp og virkemidler skal bidra til grønn omstilling**
Alle offentlige innkjøp og ulike næringsretta støtte og lån til næringsutvikling, i tillegg til det statlige eierskapet skal bidra til grønn omstilling. For å unngå gode overgangsordninger må dette fases inn over flere år.



Bygge ny infrastruktur

Grønn omstilling avhenger av at vi har folk nær ressursene, og en infrastruktur for transport av varer, tjenester og energi.

- **Nullutslipp i all person- og varetransport**
Vi må erstatte fossil energi med elektrisitet og hydrogen i all transport. I tillegg må vi erstatte fly med tog, og flytte gods fra vei til tog/skinner og kjø/vann.
- **Elektrifisering av Norge**
Norge skal være fullt elektrifisert eller utslippsfritt innen 2040. Vi skal fjerne all bruk av fossil energi. Her trengs en blanding av lovkrav og utvikling av mer fornybar energi.
- **Snu sentraliseringa**
For at vi over tid skal bli et fornybart og sirkulært samfunn, må folk bo spredt, og nærmere de fornybare ressursene. Vi må desentralisere offentlig sektor, ta fiskeri- og jordbrukspolitikken tilbake til fiskevær og bygder, og bygge digital infrastruktur i hele landet.

Veien til nye industrieventyr

Hovedoppgaven det neste tiåret er å overføre kompetanse, teknologi og investeringer fra oljenæringa til andre og nye næringer. Overføringsplanen må være koordinert med en offensiv sysselsettingspolitikk. Målsetningen må være at så mange arbeidsfolk som mulig skal gå tørrskodd fra oppgaver innen petroleum og leverandørinndustri til nye industrieventyr. Staten må også innta betydelige eierposisjoner for å koordinere, bidra med kapital og sikre at satsingene ikke forsvinner ut av landet.

Omstilling av petroleumsnæringen. Samtidig som vi øker investeringer i nye industri-satsinger, skal vi koordinere vi reduksjonen i olje- og gassinvesteringene med dette. Vi skal avslutte de minst lønnsomme petroleumsprosjektene, og elektrifisere resten.

Nye nasjonale industrisatsinger:

- **Flytende havvind**
Vi skal utvikle en fullverdig leverandørinndustri som skal skape minst 12 Twh strøm og/eller 3 GW installert effekt innen 2030.
- **Grønn skipsfart**
Norske skipsverft skal bli verdensledende på grønn skipsfart. Slik skal også norskekysten bli et laboratorium for nullutslipps skipsfart, gjennom at vi stiller krav om nullutslipps fartøy og etablere ny havneinfrastruktur.
- **Hydrogen**
Gjennom krav til innfasing av hydrogen i sjøtransport skal det bygges et sterkt hjemmemarked.
- **Karbonfangst og -lagring**
Det må tas en investeringsbeslutning for å få på plass to fullskalaprosjekter på sementfabrikken Norcem og på avfallsanlegget Klemetsrud i Oslo. Deretter må det utredes og innføres på flere avfallsanlegg slik som i Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger, samt lagring i sokkelen i Nordsjøen innen 2030.
- **Batteriproduksjon**
Norge har kraften og arbeidskraften som skal til for å bli Europas batterifabrikk. Derfor skal vi etablere en ny industriell batterisatsing.
- **Bio-industri**
Vi vil etablere BioNova for å få fart på bio-industri innen fiske, havbruk, skog og jord. I denne prosessen stiller vi krav om nullutslipp og full utnyttning av biologisk materiale. Norge må utvikle seg fra en biologisk råvarenasjon til en bioindustriell kjempe.

Mindre forskjeller og alle i arbeid

Vi må redusere forskjeller i makt og rikdom samtidig som vi bruker fellesskapets muskler i kamp mot miljøkrisa. Det skaper både et bedre samfunn og gir de store satsingene demokratisk legitimitet. Vi trenger mer arbeidskraft enn noensinne fremover dersom vi skal lykkes. Å redusere forskjellene og legge til rette for at alle som kan jobbe får arbeid, blir derfor en kjerneoppgave i tiden som kommer.

Forskjellene skal reduseres. Summen av klimatiltak skal aldri føre til økte sosiale forskjeller. Følgelig tar vi også sosiale hensyn i klimatiltak der det er mulig.

Jobbgaranti. Gjennom en kombinasjon av aktiv sysselsettingspolitikk, kompetanseløft, styrking av fagutdanning og høyere utdanning, vil vi sikre alle i yrkesaktiv alder enten arbeid eller utdanning. Vi vil også utrede modeller for offentlig jobbgaranti.

Ti år med utslippskutt – et klimabudsjett:

Vi legger også fram et klimabudsjett for de neste ti årene. Budsjettet inneholder en oversikt over nødvendige kutt i ulike sektorer, hvilke kutt som kan forventes av øvrige tiltak, og generelle klimatiltak slik som innkjøp i offentlig sektor og økt CO2-avgift.

Hvordan finansierer vi Grønn ny deal?

Klimakatastrofen har så alvorlige konsekvenser at samfunnet må bruke så mye ressurser som nødvendig for å unngå den. Vi har ikke råd til å la være. Både offentlig og privat kapital må innrettes mot grønn omstilling, og bort fra gårdsagens fossile løsninger. Det innebærer spørsmål om både prioriteringer og omfang. I det siste kapitlet foreslår vi forskjellige løsninger for offentlig finansiering av tiltakene i folkets grønne skifte.

Vri økonomien

– pengene må gå i grønn retning

«Når klimaendringene blir en avgjørende faktor for finansiell stabilitet, kan det allerede være for sent.»

Det sa Mark Carney, Storbritannias tidligere sentralbanksjef. Han har vært ledende i å få finansmarkedene til å bli opptatt av å få klimarisiko som et kriterium i sine vurderinger av investeringer.

Det har kanskje lyktes. 2019 var året da de store internasjonale finansaktørene og bankene begynte å ta konsekvensen av klimarisiko.

Banken Barclay har satt et mål om nullutslipp i 2050 etter press fra sine investorer, og skal innrette sine investeringer for å oppnå Paris-avtalen. Lloyd skal halvere andelen karbonutslipp de finansierer i løpet av ti år.

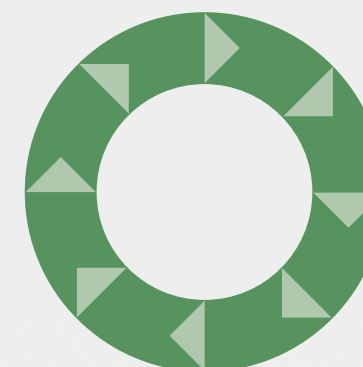
Det finnes nok penger, både i Norge og i verden, til å sørge for grønn omstilling og nå klimakravene. Problemet er at pengene ikke brukes til det. Dagens økonomiske system tok form i en tid hvor miljøproblemer ikke truet alle. Først nå har finansaktørene begynt å se at de store naturkatastrofene som kommer oftere, mennesker på flukt og ustabilitet kan gjøre at deres egne investeringer kan miste sin verdi. Men det

alene er ikke nok. Vi trenger også mer direkte styring.

“Hvis klimaet hadde vært en bank, hadde det vært reddet for lengst,” illustrerer den manglende handlekraften mot klimaendringene. Nå må bankene brukes aktivt for å redde klimaet.

I samfunnsdebatten har man så vidt vært innom problemene med økonomisk vekst. Det handler ofte om forbrukere, sparedusjer og luksusforbruk uten særlig annet enn overordna slagord. Vi har ikke på langt nær snakket nok om hvordan det økonomiske systemet, bankene og finansmarkedene bidrar til feilinvesteringer, men også hvordan dette kan endres kjapt.

Hele den økonomiske infrastrukturen - finanspolitikken, pengepolitikken og finanssektoren – må snus til å arbeide aktivt for å gå imot klimautslipp. Dette inkluderer også det som vi i dag styrer i fellesskap, som statens virkemidler, sentralbanken, oljefond og statlig eide selskaper. Klimatiltak kan ikke kun dreie seg om virkemidler og hvor vi skal sette ulike penger. Det må også dirigere pengene, ikke bare til investeringer som ikke skader klimaet, men også vekk fra fossil energi.



Grønne penger

Vi må sette hele det økonomiske systemet i arbeid for klimaet. Både gamle penger, som allerede finnes og forvaltes av finansmarkedene, og nye penger, som skapes av banker når de gir ut lån, må kanaliseres til klimavennlige prosjekter. Sentralbanken, som er navet i pengesystemet, må få et grønt formål, og vi må regulere banksektoren slik at det ligger til rette for grønne formål.

SVs plan er:

Rigge et grønt penge- og finansvesen:

Sentralbankens hovedformål må være å jobbe for grønn omstilling. De skal stille krav til klimarapportering og hensyn til klimarisiko i alle ledd av finanssektoren for å fremme overgangen til en grønn finanssektor. Innføre digitale sentralbankpenger, for eksempel ved at alle norske borgere får anledning til å opprette en konto i Norges Bank.

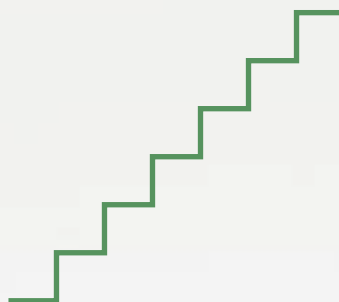
Bygge en grønn motor for omstilling:

Opprette en grønn statlig finansieringsbank som skal være en motor i å finansiere grønn omstilling i Norge. Offentlige finansinstitusjoner skal gå foran i arbeidet med å fremme grønne obligasjoner.

Større kontroll over banksektoren:

Regulere bankenes utlån slik at en større andel går til klimavennlige formål, enten det er boliglån, selskapslån eller billån.

■ **"HVIS KLIMAET HADDE VÆRT EN BANK, HADDE DET VÆRT REDDET FOR LENGST"**



Sentralbankens rolle

Sentralbankens (Norges Banks) oppgave har alltid vært å støtte statens økonomiske mål. Oppgavene har endret seg gjennom historien – fra å finansiere statens utgifter, støtte næringsutvikling, gi befolkningen et betalingsmiddel og en måte å spare på, gi bankene likviditet, til å sørge for lav inflasjon, høy sysselsetting og finansiell stabilitet. Når samfunnet nå står overfor en historisk ny økonomisk oppgave, nemlig å bekjempe klimakrisen, er sentralbanken selvfølgelig en del av dette, selv om den sjelden er diskutert som et virkemiddel.

Klimarisiko er i ferd med å bli en stor utfordring for hele økonomien. Når klimaet endrer seg, øker faren for ekstremvær, og dermed den fysiske risikoen for at bygninger og boliger, jernbaner, veier og annen infrastruktur blir totalt ødelagt. Men det er også en overgangsrisiko i den grønne omstillingen – det er usikkert nøyaktig når og hvordan den fornybare endringen kommer til å skje, og hvilken politikk som klarer det.

Klimarisiko henger sammen med finansiell risiko. Vi må unngå en klimarelatert finanskrise, gjennom dramatisk fall i verdien av fossile selskaper, panikksalg av aksjer og økende forsikringsutbetalinger som følge av ekstremvær, tørke og flom.

Mens Storbritannias sentralbank har gått foran i arbeidet med å løfte fram og vurdere klimarisiko, ligger Norge etter. Klimarisi-

ko var ikke engang omtalt i Norges Banks strategi for 2017-2019. Heller ikke i arbeidet med den nye sentralbankloven av 2019. Det til tross for at Norges avhengighet av olje- og gassektoren gjør det til en spesielt stor finansiell risiko for nettopp oss.

Derfor er det på høy tid at hensynet til grønn omstilling blir en hovedprioritet for sentralbanken, og en del av sentralbankens formålsparagraf. Vi må pålegge sentralbanken å bidra til at Norge når klimamålene og fortløpende vurderer hvordan klimaendringene, og de økonomiske og politiske endringene dette medfører, påvirker norsk økonomi. Norges Bank må aktivt bidra til den nødvendige omstillingen av norsk økonomi.

Et slikt grønt formål for sentralbanken vil forplante seg gjennom hele det finansielle systemet. Sentralbanken vil med et slikt mandat vil sentralbanken kunne ta i bruk en rekke virkemidler for å gjøre det finansielle systemet grønnere. Sentralbanken kan for eksempel bruke klimakrav når den gir lån til de andre bankene. I tillegg må håndtering av klimarisiko bli en helt sentral del av det makrotilsynet og overvåkingen av systemrisiko som sentralbanken har ansvaret for. Vi må sette sentralbanken i stand til å drive grønn motkonjunkturpolitikk gjennom sine markedsoperasjoner (potensielt også "grønne kvantitative lettelser" i en krise). Det må utvikles et marked for grønne obligasjoner slik at sentralbanken, gjennom

sine markedsoperasjoner, kan kjøpe mer grønne obligasjoner. Dermed øker handlingsrommet i pengepolitikken samtidig som grønn omstilling drives frem. Den økonomiske kriseresponsen må i fremtiden alltid ha en grønn innretning, men da må systemet være rigget for det.

Finanssektoren

De siste tiårene har finanssektoren est ut ved at penger i økende grad bindes opp i verdipapirer og andre finansielle instrumenter på bekostning av mer produktive deler av økonomien, og bidratt til økte forskjeller både globalt og nasjonalt. Deregulering har ført til overdreven spekulasjon og flere finanskriser.

Finanssektorens rolle er i utgangspunktet enkel og grei. Sektoren skal smøre hjulene i økonomien, og sørge for at kapital er tilgjengelig og kan investeres i realøkonomien. Realøkonomien er enkelt og greit produksjon av varer og tjenester, som er det vi lever av. Når vi fremover skal leve av klimavennlige varer og tjenester, må også finanssektoren legges om slik at kapitalen finner veien dit samfunnet trenger den. Det betyr at de delene av finanssektoren som motvirker grønn omstilling og er overdreven spekulasjonsvirksomhet, må begrenses så mye som mulig. Istedenfor kan finanssektoren bli en muskel for grønn omstilling, men det forutsetter målrettet regulering og aktiv politikk.

Norsk finansnæring hadde i 2018 en samlet forvaltningskapital på 8300 milliarder kroner. Det er åpenbart at hvor disse pengene plasseres, har stor betydning for hvilken vei samfunnsutviklingen går.

På grunn av finansbransjens økende oppmerksomhet rundt klimarisiko har Finans Norge utviklet et veikart fram mot 2030, om hvordan bransjen i Norge kan være med å nå Norges forpliktelser i Parisavtalen. EU jobber også med å utforme retningslinjer for bærekraftig finans. Dette vil få stor betydning også for norsk finansbransje. Det kan bli enklere å forhindre "grønnvasking", der man fremstiller endringer som mer miljøvennlige enn de egentlig er, og det kan bidra til å flytte penger over på grønne prosjekter. Hvis definisjonene i slike forpliktelser er klare, vil det være mulig for forsikringsselskaper og fond å investere i selskaper som jobber for grønn omstilling, og samtidig ekskludere de som ikke gjør det, eller som undergraver det grønne skiftet. Derfor må også forsikringsbransjen ha som krav å gi bedre betingelser til selskaper som tar høyde for klimarisiko og klimatilpasning, og bruker miljøvennlige metoder for å reparere skade.

Dette er bra, men vi kan ikke feste vår lit til en omstilling på finansmarkedenes egne premisser. Nå er det politikken som henger etter. Den må havne i førersetet.

Grønn offentlig motor

Selv om det på lang sikt åpenbart lønner seg å investere klimavennlig, er kortsiktigheten i finansbransjen en utfordring når det gjelder å gi mer penger til klimavennlige prosjekter. Risikoen ved mange grønne investeringer er for høy, fordi det gjerne er snakk om et nytt marked, og fordi den private kapitalen opererer med en for kort investeringshorisont. Inntjeningen ved grønne prosjekter kommer rett og slett ikke raskt nok for investorene. Derfor sliter mange klimaprosjekter med å få nok penger og investorer.

Derfor kan staten være en viktig aktør ved å bidra med langsiktig og tålmodig kapital som markedet ikke kan formidle på egenhånd. I de tidlige fasene av prosjektene er det særlig behov for penger, og statlig støtte på et riktig tidspunkt kan også tiltrekke privat kapital til prosjektene. Derfor trenger vi en offentlig finansiell motor for omstillingen, som sørger for at det investeres nok i fornybare prosjekter. Staten må kunne ta ansvar der det private markedet ikke kan ta risikoen, og en grønn statlig investeringsbank vil fylle denne rollen.

Statlige investeringsbanker i andre land har offentlig innskutt egenkapital mellom 0,5% og 1,5% av sitt lands BNP. 1,5% av Norges BNP i 2018 utgjør 53 milliarder kroner. Banken finansieres av statlig innskutt egenkapital pluss grønne obligasjoner. Et moderat forhold mellom disse er 1:5. For hver krone staten har skutt inn i egenkapital, utsteder banken 5 kroners verdi av grønne obligasjoner. Denne multiplikasjonsfaktoren på 6 gjør at banken kan låne ut drøyt 300 milliarder kroner. En opptrappingsplan for investeringsbanken kunne da for eksempel se slik ut:

År	Penger i mrd.
2021	27,5
2022	30,6
2023	33,6
2024	36,7
2025	39,7
2026	42,8
2027	45,8
2028	48,9
2029	51,9
2030	55,0

Det finnes over 90 statlige investeringsbanker i verden, for eksempel er EUs investeringsbank (EIB) verdens største offentlige bank. Tyskland har en stor statlig investeringsbank (KfW), og Skottland har nylig opprettet en investeringsbank med mandat om å bidra til grønn omstilling. Norge har ingen egen statlig investeringsbank. Det må vi gjøre noe med.

En måte å gjøre det på er at staten skyter inn startkapital i banken. Banken kan så selge grønne obligasjoner som brukes til å finansiere utlån. Grønne obligasjoner er en form for lån som skal finansiere klima- og miljøvennlige investeringer. Ved salg av grønne obligasjoner, får banken inn kapital fra kjøperne, som den så låner ut til grønne investeringer. Slik omdirigeres privat kapital i tråd med målene om klimakutt og omstilling. Slik vil også banken bidra til å bygge opp et større marked for grønne obligasjoner i Norge. Bankens primære oppgave bør være å yte kreditt til virksomheter, men det kan også åpnes for at den finansierer egenkapital, dersom andre virkemidler ikke er tilstrekkelig.

Banken bør være uavhengig, men med et tydelig politisk vedtatt mandat om å bidra til klimakutt og grønn omstilling av økonomien, med mål om å gå med overskudd på sikt. Det må likevel være rom og aksept for

at banken skal ta høy risiko. En uavhengig investeringsbank med klart mandat om å bidra til grønne investeringer, vil gi stabile investeringer uavhengig av konjunkturer i økonomien.

Kommunalbanken er en statlig bank og blant Norges største finansforetak. Den gir lån til kommuner, fylkeskommuner, interkommunale selskaper og andre selskaper som utfører kommunale oppgaver. Banken skal kunne finansiere store velferdsinvesteringer uavhengig av økonomiske sykluser.

Kommunalbanken har i flere år prioritert grønne prosjekter i kommunene og gir blant annet redusert rente på grønne lån. Dette arbeidet bør forsterkes, slik at Kommunalbanken blir et sentralt virkemiddel for klimaomstilling og grønn infrastruktur i kommuner og fylker. Samtidig bør lån til grå prosjekter begrenses. Gjennom eierstyring bør staten gi banken et tydelig formål om å bidra til den grønne omstillingen. Banken kan fortsette å bruke virkemidler som grønne lån og grønne obligasjoner og jobbe med rapporteringen på disse, og dette bør oppskaleres ytterligere. Kommuner og fylker bør ved bygging av ny infrastruktur, nye bygg og lignende planlegge for noen av de mest alvorlige scenarioene i FNs klimapanel, og kommunalbanken kan bidra til dette.

Offentlig sektor har også en viktig rolle i finansmarkedene, som i dag er slumrende. Også her kommer grønne obligasjoner inn, som er en viktig faktor for et bærekraftig finansmarked. Offentlige banker og fond bør derfor gå foran i å styrke dette markedet, som er lite utviklet i Norge. Dette kan gjøres gjennom å styrke Kommunalbankens satsing på dette, gjennom en ny statlig investeringsbank, eller gjennom et endret mandat for Folketrygdfondet, som i dag forvalter 257 mrd. kroner.



Obligasjon

En obligasjon er en form for lån. Den har fast rente og en fastsatt løpetid på et gitt antall måneder eller år. Det er vanlig at en obligasjon har rentebetalinger underveis, mens selve lånebeløpet betales tilbake når obligasjonen forfaller. Når staten låner penger, utsteder den statsobligasjoner. Selskaper kan også utstede obligasjoner, og særlig større selskaper gjør dette. Når man kjøper en obligasjon, låner man altså ut penger til staten eller selskapet, som man etter hvert skal få tilbakebetalt med renter. En grønn obligasjon er lån som skal gå til å finansiere klima- og miljøvennlige prosjekter. Det er flere forskjellige måter å definere en obligasjon som «grønn», og det foregår nå et viktig arbeid med å få entydige definisjoner på hva det innebærer.

Private banker og pengeforsyning

Private banker skaper penger – faktisk ut av ingenting – når de gir lån. I dag skapes 98 prosent av pengene vi bruker av private banker gjennom lån, dette er pengene du har på konto. Bare to prosent er fysiske kontanter skapt av det offentlige gjennom sentralbanken. Sentralbanken utsteder kun kontanter, og ikke digitale penger som utstedes av private banker. Derfor har Sentralbankens andel av pengeforsyningen sunket etter hvert som vi bruker mindre og mindre kontanter. Dette betyr at de private bankene bestemmer mer og mer av hvordan nye penger skal brukes, ved å bestemme hvem som får lån til hva, og slik påvirker de i stor grad den økonomiske utviklingen i landet og hva det investeres i.

I dag går disse lånene i hovedsak til eiendom. 77 prosent av bankenes utlån til norske kunder i dag går til bolig og næringseiendom, og under to prosent til industri (se Norges Bank «Det norske finansielle systemet 2020»). Dette bidrar til høy gjeld, høye boligpriser og finansiell ustabilitet. Og bankene tjener stort på systemet. Høy gjeld og høye boligpriser er en form for «økonomisk forurensning» som det er en politisk oppgave å fjerne. Sammen med manglende regulering av boligmarkedet produserer systemet store sosiale og økonomiske forskjeller. Dette er en ineffektiv og urettferdig bruk av samfunnets finansielle ressurser. Vi må gjøre det mer attraktivt å investere

grønt enn å investere i bolig. Svikten i bankvesenet tyder på at bankenes motivasjon for å låne ut penger må endres for å få til dette. Nye penger må gå til grønne, produktive investeringer. Det må skje gjennom blant annet grønne boliglån og grønne selskapslån. Klimarelaterte forhold vil i økende grad komme på toppen av annen risiko som bankene vurderer når lån blir innvilget. Man kan fint stille klimakrav i utlån, og særlig aktuelt er det på boliglån og billån. På boliglån finnes det allerede ulike produkter på markedet, men mange av dem er mest grønne på papiret. Også på næringslivslån er vurdering av klimarisiko helt sentralt, i tillegg til å tilby bedre betingelser for grønne prosjekter.

Klimarisiko

Vil norsk økonomi tåle at verden når klimamålene? Vil norsk industri kunne levere produkter til en nullutslippsverden, og tåler finansmarkedene klimaendringene? Det er dette klimarisiko handler om.

Det er tre typer klimarisiko: fysisk risiko, overgangsrisiko og ansvarsrisiko. Fysisk risiko er kostnader forårsaket av fysisk skade, fra for eksempel flom, som følge av klimaendringer. Overgangsrisiko er økonomisk risiko knyttet til overgangen til nullutslippssamfunnet, for eksempel for selskaper eller nasjoner som har fossil energi som hovedinntektskilde. Ansvarsrisiko er

erstatningskrav knyttet til beslutninger eller mangel på beslutninger som på en eller annen måte kan knyttes til klimapolitikk eller klimaendringer. Det siste har vi sett konkrete eksempler på, som søksmålet mot Commonwealth Bank of Australia: De hadde ikke redegjort skikkelig for hvor stor risiko investeringene hadde i et klimaperspektiv.

Hele Norge står overfor betydelig klimarisiko, både staten og næringslivet. Vi er simpelthen nødt til å både føre en politikk som aktivt reduserer klimarisikoen i viktige næringer og få bedre rapportering på klimarisiko, både i offentlig sektor og i næringslivet.

Først må vi få oversikt over problemet og ta høyde for det i sentrale politiske vurderinger. Da må også næringslivet pålegges å rapportere klimarisiko. Vurdering av klimarisiko må gjennomsyre norsk politikk, og statsbudsjettet må rapportere på det. Finanstilsynet må få som mandat å føre tilsyn med klimarisiko, og kartlegge og analysere klimaendringenes konsekvenser for finanssektoren.

Offentlig sektors grønne snuoperasjon

Staten er den desidert største aktøren i både samfunnet og i økonomien. Hvert år kjøper det offentlige varer og tjenester for om lag 520 milliarder kroner. I tillegg er staten også en stor investor. Det investeres gjennom mange næringsrettede virkemidler som har ulike mål. De skal føre til mer forskning, innovasjon og verdiskaping som er viktige for felleskapets interesser.

Institusjoner som Innovasjon Norge, Enova, Forskningsrådet, Investinor, Eksportkreditt Norge og Siva har stor innflytelse på norsk økonomi. Sammen med andre mekanismer som for eksempel ordningen Skattefunn er de med på å styre samfunnsutviklingen.



SVs plan er:

Grønne offentlige anskaffelser

Ingen av statens investeringer og virkemidler skal undergrave Parisavtalens mål om å ikke øke temperaturen med mer enn 1,5 grader. Det offentlige må i alle innkjøp sørge for at miljø og klima vektes minst 50 prosent, og/eller krav om nullutslipp der teknologien er tilgjengelig.

Virkemidlene skal ikke undergrave grønn omstilling

Det statlige virkemiddelapparatet må gjennomgå slik at virkemidlene ikke støtter petroleumssektoren, men heller er vridd mot å sikre en grønn omstilling.

Grønt aktivt eierskap

Alle statlige selskaper skal ha som mål å bidra til å oppfylle klimamålene Norge er forpliktet til å nå, sikre grønn omstilling og ha høyest mulig avkastning over tid. Dette vil kreve en storstilt omlegging av blant annet Equinor. Staten skal drive et målrettet oppkjøp og utvikling av statlige selskaper innenfor nye sentrale industriområder som hydrogen, bioindustri, havvind og grønn skipsfart.

Offentlige anskaffelser

Alle større offentlige innkjøp reguleres av anskaffelsesloven. Her settes reglene for store innkjøp. Alt fra betong som brukes i nye sykehusbygg, broer, jernbanesviller til veier, mat i kantiner, til busser og ferger. I dag er det altfor ofte slik at de som satser på grønne løsninger og tariff for sine ansatte, taper fordi de ikke kan konkurrere på pris. Dagens sterke vektlegging av pris og kostnadseffektivitet er problematisk. Det hindrer det offentlige i å ta den avgjørende rollen som premissleverandør for det grønne skiftet, samtidig som det stilles for få krav til å demme opp for en økt sosial dumping.

Derfor må vi stille strengere krav til seriøsitet ved offentlige innkjøp, etter modell fra Oslo- og Telemarksmodellen. Leverandører som tilbyr de ansatte tarifflønn- og arbeid må alltid få fortrinn. Det er essensielt for å gjennomføre en grønn snuoperasjon av offentlige innkjøp. Det kan være en grunnterskel, eller en del av en helhetsvurdering, og det må være langsiktig. Derfor må vi også endre anbudsregelverket slik at arbeidsvilkår og miljø vektlegges minst 50 prosent ved alle offentlige anskaffelser, og at det innføres terskler der det er mulig.

Motargumentet mot en slik reform av offentlige anskaffelser er at det vil bli mye dyrere, og at det er penger vi trenger for å

finansiere andre store reformer og utslipp-skutt. Svaret på det er for det første at en grønn vridning av det enorme volumet av offentlige innkjøp vil ha vidtrekkende konsekvenser for norsk næringsliv. For det andre vil offentlige innkjøp også være en svært treffsikker og effektiv måte å finansiere det grønne skiftet på, samtidig som det kan spre investeringene til hele landet: alle kommuner og fylker kjøper vare og tjenester.

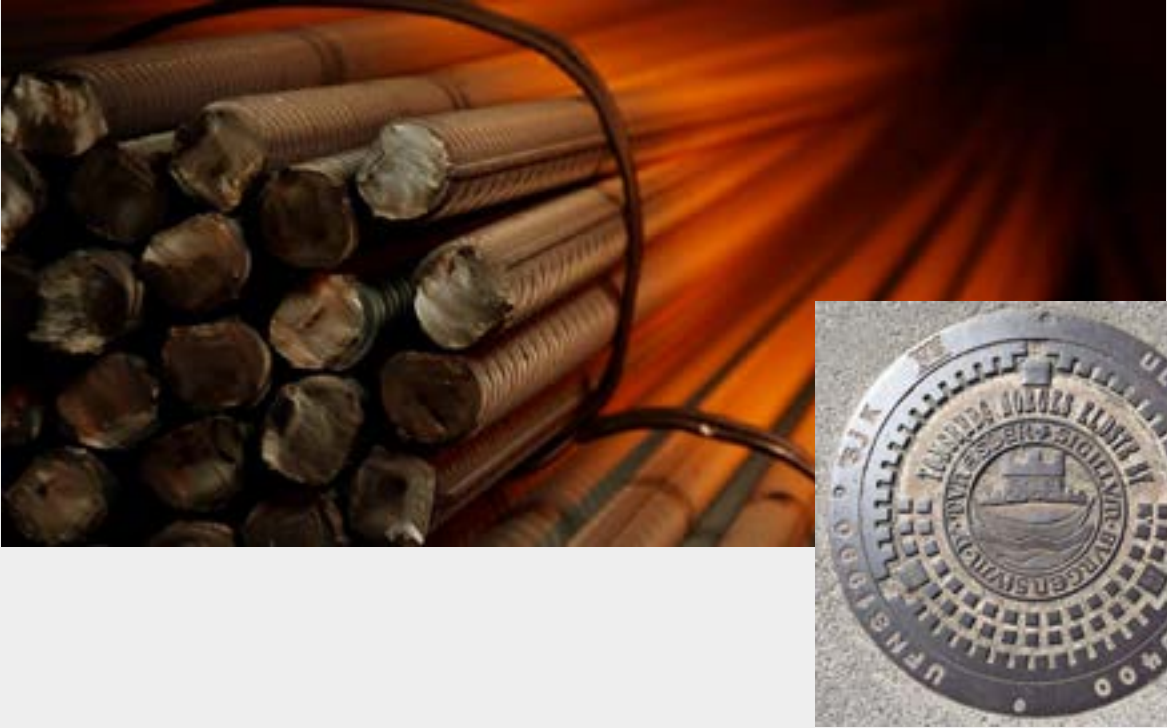
Det vil selve røttene i norsk økonomi nyte godt av: nemlig små og mellomstore bedrifter. Små og mellomstore bedrifter står ifølge NHO for rundt halvparten av verdiskapingen i Norge, og sysselsetter 95 prosent av alle sysselsatte i landet. I tillegg er 98 prosent av alle leverandører til offentlig sektor små og mellomstore bedrifter, og de står for 59 prosent av omsetningen (Regjeringens SMB-strategi 2019). Derfor vil en grønn snuoperasjon av offentlige innkjøp være en effektiv måte å treffe de små og mellomstore bedriftene på – selve bærebjelken i norsk økonomi.

En slik operasjon vil også gi et konkurransefortrinn for norsk næringsliv. For eksempel sa Norsk Industri følgende da lov om offentlige anskaffelser sist var til behandling på Stortinget: «(...) at pris på innkjøpstidspunktet ofte vektlegges for høyt i offentlige anbud, på bekostning av viktige

elementer som innovasjon, kvalitet og redusert miljøbelastning ved offentlige innkjøp.» Krav om miljø, seriøsitet og tariff bidrar til at flere av oppdragene havner hos

norske leverandører – ettersom norsk næringsliv ligger lengre fremme i miljøvennlig produksjon og tilbyr sine ansatte bedre betingelser enn svært mange andre.

- Celsa på Mo produserer det reneste stålet i verden. Likevel kjøper det offentlige i stadig større grad stål fra land som har langt større utslipp i sin produksjon.
- Ulefoss Jernværk, som produserer blant annet kumlokk. De bruker energi som i hovedsak kommer fra vannkraft. Likevel har de i mange tilfeller blitt utkonkurrert av jernvarer som er laget i Kina.



Næringsrettede virkemidler – midler uten mål

Det næringsrettede virkemiddelapparatet består av konkrete statlige virkemidler som direkte eller indirekte skal stimulere til mer innovasjon og verdiskaping i næringslivet – gjennom tilskudd, lån, garantier, egenkapital og forskning. Årlig deler staten ut mange titalls milliarder lån, tilskudd og garantier gjennom virkemiddelapparatet. Dessverre blir disse pengene brukt lite målrettet og ofte på fossile investeringer. Klarer vi å kanalisere disse pengene i grønn retning, kan de spille en nøkkelrolle for det grønne skiftet.

Private investorer har en tendens til å prioritere kortsiktig over langsiktig gevinst. Det er forståelig – det er som regel mye større risiko knyttet til langsiktige investeringer. Men dette slår uheldig ut når vi trenger å finansiere utviklingen av ny grønn teknologi, som det ofte er knyttet større risiko til enn mer etablert konvensjonell teknologi. Her kan de statlige virkemidlene utgjøre en forskjell gjennom å finansiere nødvendig forskning og innovasjon, og å investere i grønne bedrifter med potensial og samtidig redusere risiko for privat kapital som igjen kan utløse nye investeringer. Staten kan stille med mer tålmodig kapital, som gjør at markedet blir tryggere å investere i, og dermed tiltrekker seg privat kapital. Her står ikke stat og kapital mot hverandre. De må jobbe sammen, men staten og politikken må lede an og vise vei.

Det finnes en rekke mekanismer i det norske virkemiddelapparatet som allerede er viktige for innovasjon, omstilling og verdiskaping i forskjellige deler av norsk økonomi. Det er bred politisk enighet om at disse virkemidlene er viktige, noe som tydeliggjøres gjennom milliarder av kroner i statsbudsjettene de siste årene, gjennom vekslende politiske flertall.

Selv om fokuset er på forskning og innovasjon, er konsensusen om virkemidlene preget av en passiv og nøytral politisk tenkning om hvordan vi bør tilrettelegge for næringsvirksomhet. Staten bør gå foran i næringsutviklingen, og legge om og forsterke hele virkemiddelapparatet med mål om grønn omstilling av norsk økonomi.

Det første som må gjøres er å slutte å bruke de næringsrettede virkemidlene på olje- og gassnæringen. I dag bidrar staten aktivt til å holde hjulene i gang i en næring som vi vet må avvikles om vi skal både nå 1,5-gradersmålet, og om vi omstille norsk økonomi for fremtiden.

I 2017 utgjorde råolje 25 prosent av eksporten fra Norge. Derfor er det ikke så rart at virkemidlene for økt eksport også har vært knyttet til olje. Per i dag gir staten langsiktig eksportfinansieringsstøtte til bedrifter gjennom garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) og Eksportkreditt Norge.

Eksportkreditt Norge gir lån, mens GIEK gir bedrifter statlige garantier for lån, investeringer eller leveranser. Denne eksportstøtten er spesielt viktig i perioder hvor finansmarkedene er urolige, og det er vanskelig å finne annen finansiering og dempe risiko. Hoveddelen av støtten fra Eksportkreditt Norge og GIEK går til olje, gass og maritime næringer. Det har blant annet etter oljenedgangen i 2014 også ført til at GIEK har måttet ta store tap.

Land som Storbritannia, Sverige og Danmark har mer aktive strategier og tallfestede mål for eksportnæringer enn Norge har – og bruker virkemidler aktivt for å identifisere eksportmarkeder, og finne bedrifter som kan satse.

Eksempler på hvor det næringsrettede virkemiddelapparatet undergraver det grønne skiftet:

- Gjennom Forskningsrådet finansierer staten hundrevis av millioner kroner til forskning innenfor olje og gass. I statsbudsjettet for 2021 blir det bevilget rundt 350 mill. kroner til dette, i tillegg har Forskningsrådet løpende forpliktelser til PETROMAKS 2, DEMO2000 og Petrosenter på 450 mill. kroner i 2021.
- Gjennom ordningen Skattefunn, hvor det gis skattefradrag for forskningsinnsats i bedrifter, går vesentlige deler av ordningen til petroleumssektoren. Regjeringen sa selv i forbindelse med statsbudsjettet 2021 at petroleumsnæringen får nesten en halv milliard kroner i skattelette gjennom ordningen.
- Per 15.10.2020 hadde Innovasjon Norge investert 375 mill kroner til olje og gassprosjekter, noe som var en økning fra 204 mill kroner i 2019.
- Eksportkreditt Norge og GIEK gir lån og utsteder garantier for eksportkreditt til norske bedrifter, deres kunder og banker på vegne av staten. Eksportkreditt Norge har en portefølje på rundt 65 milliarder kroner, og GIEK på rundt 90 milliarder kroner. Hoveddelen av dette går til olje og gass.

Dette kommer på toppen av andre måter det offentlige gir olje- og gassnæringen insentiver til investering, som for eksempel gunstige skatteregimer og ordninger som leterefusjonsordningen.

Skal vi omstille norsk økonomi, må vi gjennomgå hele det næringsrettede virkemiddelapparatet og vri det i en helhetlig grønn retning. Mandater må endres, penger må snus og det kan være behov for å slå sammen institusjoner.

Det statlige eierskapet må jobbe aktivt for det grønne skiftet

Staten eier noen av de største kommersielle aktørene i flere sektorer som DNB, Aker Kverner, Kongsberggruppen, Yara og Norsk Hydro for å nevne noen. Til sammen er det direkte eierskap i 72 selskaper til en verdi av 817 milliarder kroner ved utgangen av 2019.

Det offentlige sitter derfor på en enorm direkte innflytelse i markedet. Vi må vri disse i en grønn og sosial retning, slik at de bidrar aktivt til en rettferdig grønn omstilling. Det er bare en slik pengebruk som kan kalles effektiv og ansvarlig i møte med klimakrisen.

Høyresidens ideologi om at markedet styre seg selv best har resultert i at vi i dag har et passivt eierskap. Det vi egentlig trenger er en eierskapspolitikk basert på politisk pragmatisme, og vilje til å ta i bruk alle tilgjengelige ressurser til å jobbe for det grønne skiftet. Vi må i stedet bruke felleskapet aktivt.

Å investere i nye næringer gjennom statlig eierskap kan være gunstig av flere grunner.

Hvis næringene opererer i markeder hvor investeringene ofte er kortsiktige, kan statens langsiktighet være nyttig. Hvis for eksempel en faktor som lønn er under press, kan statlig eierskap gå foran og presse lønningene opp. Hvis det er spesielt viktig at det satses på arbeidsplasser og hovedkontor i Norge i en næring, så kan vi påvirke utviklingen i denne retningen gjennom statlig eierskap. Dette kan gjøres gjennom å opprette nye selskaper og oppkjøp, eller aktiv styring av det eksisterende eierskapet.

Aktiv styring av statlige selskaper

I motsetning til de fleste andre større eiere har staten lenge hatt som politikk å holde seg unna en eierstyring av hel- eller deleide statlige selskaper. Selskapene ble i sin tid ofte opprettet for å fremme konkrete politiske målsettinger, noe dagens politikk står i skarp kontrast til.

Staten utøver hovedsakelig eierskapet i selskapene gjennom å sette målsetninger for selskapenes virksomhet, og ved å oppnevne de personene som skal sitte i selskapenes styre på vegne av staten. I tillegg fører staten en løpende eierdialog, følger opp selskapene på vurdering av måloppnåelse, virksomhetsstyring, kapitalstruktur og utbytte, åpenhet og rapportering og styresammensetting.

Politikken ligger imidlertid i statens forventinger og mål med eierskapet, og hvor aktiv statens oppfølging av selskapene faktisk er. Målsettingene vedtas som regel i en egen melding fra regjeringen til Stortinget – eierskapsmeldingen.

Høyest mulig avkastning over tid er en viktig målsetning for ethvert bærekraftig selskap, men det gir ingen tydelig retning. Det burde ikke være tvil om at selskaper som er under demokratiets kontroll også må ha som mål å nå demokratiets mål. Et hovedgrep er å sikre at selskapene må ha som mål å aktivt bidra til det grønne skiftet, i tillegg til høyest mulig avkastning over tid. Hvis selskapene ikke bare skal levere avkastning over tid, men også det grønne skiftet, kan vi vri masse kapital, innovasjon og kompetanse i riktig retning.

Det andre grepet er å sikre at styremedlemmer i selskapene har riktig kompetanse, engasjement og oppdrag. Det å ha kunnskap og kompetanse på grønn teknologi og grønne markeder må være en kvalifikasjon for utnevnelsen.

Grønne oppkjøp og nye opprettelser

På grunn av våre naturressurser, kompetanse, teknologiutvikling, geografi, demografi og arbeidsliv finnes det flere grønne næringsmuligheter hvor Norge har gunstige konkurranseforhold. Bioindustri, havvind, bærekraftig havbruk, batteriproduksjon, hydrogen, mineral, karbonfangst og -lagring, grønn skipsfart og romvirksomhet er alle gode eksempler på dette.

Felles for alle disse er at de fortsatt er i utvikling, og ennå ikke store nok til å være bærebjelkene i norsk økonomi og ny industrivekst. Slik var det også i det historiske øyeblikket staten gikk inn på eiersiden i den unge lovende petroleumsnæringen. Skal man flytte fjell raskt nok og skal felleskapet ha en hånd på rattet, vet vi fra vår egen industrihistorie at det statlige eierskapet funker.

Selv om vi vektlegger miljø sterkere i offentlige anbud, snur de næringsrettede virkemidlene, gir bankene påbud om klimarisiko og innfører grønne skatteregimer, må vi også bygge opp store grønne motorer i økonomien for å sikre et reelt grønt skifte, og ikke bare en utvannet omstilling. Derfor må også vi bygge opp det statlige eierskapet innenfor strategisk viktige områder i det grønne skiftet.

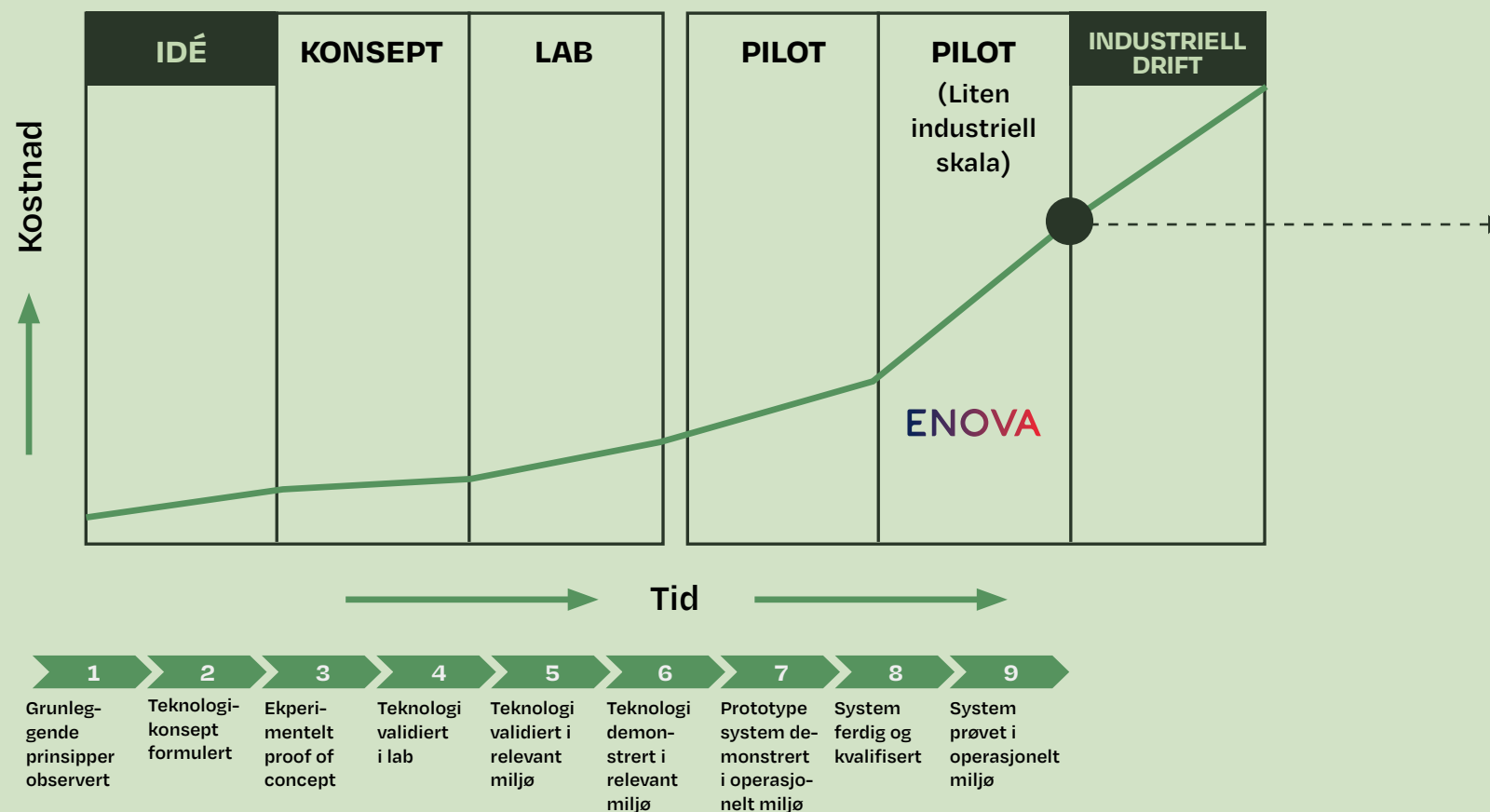
Det er flere måter dette kan gjøres på. En måte er å opprette statlige selskaper innenfor konkrete sektorer som havvind eller hydrogen. Det var måten vi gikk frem på da Statoil ble opprettet.

Statlig grønt investeringselskap

En annen strategi mer tilpasset dagens situasjon er å opprette et grønt investeringselskap, i stedet for særegne selskaper. Som nevnt over står vi ovenfor flere spennende nye industrieventyr med tydelige synergimuligheter. Da kan det være smart at vi har et selskap som kan satse på alle områder samtidig. Et slikt selskap kan være dynamisk ved å både drive og mindre oppkjøp i eksisterende selskaper, eller være med på å opprette nye hvis det er behov for det. På denne måten kan vi spre risiko, og la beslutninger om nøyaktig hvilke investeringer som er fornuftige bli tatt av fagfolkene.

En slik strategi forutsetter at staten må gjøre strukturelle endringer, og heve kompetansen i tillegg til å sikre nok aksjekapital og tapsavsetting. Ambisjonen må være at et slikt investeringselskap skal kunne rekruttere de alle beste folka innen fornybar energi.

Technology
Readiness
Levels (TRL)



The missing link?

Det næringsrettede virkemiddelapparatet i Norge i dag er særlig innrettet mot forskning, utvikling og andre prosjekter i tidlig fase, inkludert prosjekter med industrielt potensial men i liten skala. Virkemiddelapparatet er ikke innrettet til å bygge ny (grønn) industri. Det har sine historiske årsaker i norsk økonomis store industrielle grunnstein: olje og gassindustrien. Det har også sine ideologiske årsaker. Nyliberalismen som har vært politisk dominerende de siste tiårene har utkonkurrert statlig industripolitikk til fordel for en overdreven og naiv tro på privat kapitals evne. Industribygging krever imidlertid investeringer av en viss skala – i milliardklassen – for å få ønskede konsekvenser for verdikjedebygging og tilstrekkelig stordriftsfordeler. Slike investeringer må også ha en langsiktighet, og er forbundet med stor risiko. Ikke minst må investeringene være koordinert. Markedet kommer ikke til å sikre slike investeringer av seg selv.

Derfor trengs det noen nye store virkemidler i Norge for å sikre grønn industribygging – altså å gå fra pilotering eller en pre-kommersiell fase til industriell drift. Dette kan for eksempel være et grønt investeringsselskap, en grønn investeringsbank eller andre direkte statlige finansieringsprogram. Det nærmeste man kommer riktig størrelsesorden i dag er ENOVA som finansierer store pilotering og demoprojekter. ENOVAS største investering noensinne er 2,3 mrd til den flytende havvindparken Hywind Tampen som skal produsere rundt 88 MW. Til sammenligning beregner Menon Economics at en flytende havvindpark i nødvendig industriell skala (500 MW) vil koste 18 mrd i statlige subsidier. Olje og gass er den eneste sektoren i Norge i dag som har en utpreget industripolitikk hvor staten investerer godt over hundre milliarder kroner årlig.

Det må settes av betydelige penger til å finansiere selskapet. Dette kan komme gjennom innsparinger på å kutte ut særfordeler for olje og gass, men staten kan også finansiere dette gjennom å bevilge aksjekapital som kan finansiere seg selv gjennom avkastning over tid. I tillegg bør det gjøres strukturelle endringer slik at investerings-selskapet kan få tilgang på deler av aksjene staten allerede eier for å mobilisere kapital. SV mener for eksempel at staten burde selge unna den fossile utenlandspor-

tefølgen til Equinor. Dette kan forvaltes av investeringsselskapet som igjen kan bruke kapitalen som frigjøres til å bygge grønn industri.

Velferdsstaten har hatt stor nytte av avkasting på fossilt eierskap. Det er viktig at staten også posisjonerer seg på eiersiden i de voksende fornybar-markedene, slik at det kan bidra til å finansiere velferdsstaten gjennom avkasting når fornybar-markedene har overtatt de fossile.

En handelspolitikk som tar hensyn til klima

Høsten i 2019 ble EFTA-landene Norge, Sveits, Island og Liechtenstein enige om en frihandelsavtale med Mercosur-landene: Brasil, Argentina, Paraguay og Uruguay. Nyheten om avtalen kom først etter at den var signert av regjeringen.

Vanligvis går denne type avtaler ofte under radaren i den offentlige debatten. Men denne gangen skjedde det samtidig som det var krise i Brasil. Det var enorme skogbranner i Amazonas, og hele verdenssamfunnet var engasjert. Det er ikke så rart, for mister vi Amazonas, taper vi også kampen mot klimakrisen. Da vil vi nå et vippepunkt hvor klimaendringene vil akselerere og sannsynligvis ikke kunne stanse. Brasils

president, Bolsonaro, har stått i bresjen for en politikk for mindre regnskogsvern, og økt planlagt nedbrenning av regnskog for å øke arealene for å produsere soya og kjøtt.

Der Norge på tross av dette undertegna avtalen uten store motforestillinger, var det flere store land som nektet. I stedet presset de Brasil til å snu i regnskogspolitikken og bevare mer av skogen. I ettertid var det vanskelig for regjeringa å peke på hvordan denne avtalen skal brukes for å kreve at Brasil tok mer grep for skogen. Det er vanskelig å gjøre noe når avtalen først er inngått, og det ble en mulighet som vi rett og slett mistet. Det er en historie vi ikke har råd til å gjenta.

SVs plan er

Demokratisk kontroll som rammeverk for handelsavtaler

Vi må ha en større demokratisk kontroll og et annet rammeverk rundt inngåelse av handelsavtaler. Det må lages et politisk rammeverk hvor alle handelsavtalene som skal inngås, tar hensyn til Paris-avtalen. Det skal ha krav knyttet til sikring av menneskerettigheter i tråd med konvensjonene og krav om å opprettholde kravene i ILO-konvensjonene for arbeideres rettigheter, og ses i sammenheng med bistand. Et slikt rammeverk må utvikles og vedtas av Stortinget.

Et sterkere storting

I dag får ikke Stortinget innsyn i avtaler før de skal ratifiseres, og det ikke er særlig store muligheter for endring. Vi vil få en handelspolitisk redegjørelse hvert år etter modell av den utenrikspolitiske redegjørelsen. Der kan Stortinget vurdere om de er i tråd med rammene som er satt.

Rettferdig klimabistand

En gjennomgang gjort av norske sivilsamfunnsorganisasjoner viser at det totale norske bidraget til den globale klimabistandsfinansieringen har minsket fra 4,9 mrd i 2014 til 3,8 mrd i 2018. Det er veldig bekymringsfullt. De rike landene, Norge inkludert, har det store historiske ansvaret for klimaendringene og må gå i front for å finansiere kampen mot klimakrisen internasjonalt. Dette har også Norge selv anerkjent og vi har forpliktet oss til å øke, ikke minske klimafinansieringen i Prisavtalen. En politikk for klimafinansiering må ta utgangspunkt i Norges historiske utslipp og vårt ansvar for globale utslipp gjennom eksport av olje.

Koronakrisen har vist oss hvor viktig den langsiktige bistanden er for å nå målene i bærekraftagendaen. I kjølvannet av koro-

nakrisen kan vi frykte en rekke andre kriser, økte gjeldsbyrder i utviklingsland, stor stans i matforsyning og –produksjon, og en overbelastning av helsesystemene, blant annet. Den krevende situasjonen verden står ovenfor gjør at vi må ha mange tanker i hodet samtidig, og ikke kutte i støtte til arbeid som oppnår viktige framskritt for å flytte penger til klimafinansiering. For å unngå en negativ spiral er det derfor viktig at klimafinansieringen øker kraftig fram mot 2030, og at den ikke går på bekostning av annen bistand. Det er også viktig at mer av klimafinansieringen skjer som støtte og ikke lån. Vi må forhindre en situasjon hvor håndteringen av klimakrisen leder oss ut i en ny gjeldskrise.

SVs plan er:

Hindre tap av natur

Øke regnskogmidlene og vurdere tilsvarende fond for andre naturtyper.

Omlegging til fornybar energi i utviklingsland og hindre utbygging av fossil energi.

Ta initiativ til en internasjonal finansieringsmekanisme som skal ha som formål å minske behovet for utbygging av fossil kraftforsyning i utviklingsland, og hindre at fornybar energi blir finansiert gjennom lån.

Klimatilpasning i utviklingsland

Øke støtten til klimatilpasning i fattige land betydelig, og sørge for at det skjer via kanaler som prioriterer de fattigste landene.



Foto: Ulrike Langner, Unsplash

Oljefondets rolle

Oljefondet, eller «Statens pensjonsfond utland», er det konkrete beviset på at vi har tjent oss rike på å fore verden med klimagassutslipp. I tillegg til å støtte opp om velferd og investeringer i Norge, må vi bruke Oljefondet som en del av løsningen på klimakrisen – ikke en del av problemet.

Vi må ha et langsiktig perspektiv når vi skal vurdere hvordan forvaltningen kan bli best mulig. Fondet skal ikke være et politisk verktøy som endrer investeringsstrategi hver gang Norge endrer regjering. Det er verken verden eller Norge tjent med. Vi må få på plass langsiktige målsetninger om å

styre etter målsettingene i Paris-avtalen og ikke bruke fondet som lottopenger i norsk økonomi.

I mars 2020 var tidligere sjef for Oljefondet, Yngve Slyngstad, ute og sa at fondet kommer til å investere 120 milliarder i fornybar infrastruktur. Dette er bra, men vil sprengte rammen for det «grønne» mandatet de har gitt seg selv. Det gjør at oljefondet må selge ned andre grønne investeringer for å rydde plass til disse. En slik styring av fondet er helt meningsløst – de grønne investeringene kan ikke konkurrere med hverandre.

SVs plan er:

Parisavtalen må være styrende for investeringene

Målsetningene i Parisavtalen må ligge til grunn for alle Oljefondets investeringer, og fondet må på sikt trekke seg ut av alle investeringer i fossil energi.

Investeringer i fornybar infrastruktur i sør

Vi ønsker å gradvis åpne for investeringer i fornybar infrastruktur i sør. Det er helt nødvendig å utvide miljømandatet til Oljefondet betydelig framover. Både for å kunne øke investeringene i fornybar infrastruktur, men også for å slik kunne øke de totale investeringene i miljøteknologi og -løsninger.

Forhåndsfiltrering

Oljefondet har lenge vært i front globalt med en ansvarlig og langsiktig investeringsstrategi, men er nå forbigått. Etske risikovurderinger og vurderinger av klimarisiko før investeringer gjøres kan være en god strategi for fondet på lengre sikt. Slik forhåndsfiltrering kan gjøres ut fra vurderinger av land og/eller sektorer. Også Etikkrådet har pekt på at et alternativ som bedre vil sikre at investeringer er i tråd med de etiske retningslinjene, ved at man har en større grad av etiske risikovurderinger før inkludering av nye markeder.

Sirkulær økonomi

Økonomien slik vi kjenner den i dag er rigget for å utvinne, produsere og konsumere. Vi tar ut jordens mineraler, metaller, biomasse og fossiler og gjør de om til produkter som transporteres og selges til forbrukere som før eller siden kaster dem. Produksjonen, transporten og forbruket står for omtrent 60 prosent av klimagassutslippene i verden, og landområder, økosystemer og lokalsamfunn ødelegges på ferden. Det er en stor trussel mot naturen, klimaet og ekstremt ineffektivt.

Bare ni prosent av verdens ressurser blir gjenbrukt, og fra 2012 til 2017 økte avfallsmengden i verden med 1,3 millioner tonn.

Vi kaster nå 11,7 millioner tonn avfall i året, og hver nordmann kaster i snitt 261 kilo mer enn gjennomsnittet i Europa. Vi lever i en økonomi som ødelegger naturen og de ressursene vi selv er avhengige av. Det er en bruk og kast-kultur som gjennomsyrrer samfunnet vårt – fra forbrukermarkedene til industrien.

Vi må slutte å bruke naturen som en engangskopp, og vri økonomien slik at ressursene vi bruker kan brukes på nytt på ulike måter og holdes i sirkulasjon – vi trenger en sirkulær økonomi.

For å skape en sirkulær økonomi må vi gjøre grep både på forbruker- og produsentsiden.

SVs plan er:

Tilpasse lover og regler etter den sirkulære økonomien

Myndighetene må stille tydeligere krav som kan fremme innovasjon og større bruk av sirkulære produkter eller tjenester i offentlige anbud. De må også gjennomgå hvilke produkter som er lov å selge. Produktene må være holdbare, de må kunne repareres, samtidig som produktet er laget av fornybart materiale. Forbrukeren må få en lovfestet rett og forhandlere og produsenter må pliktes til reparasjon.

Gjøre sirkulær økonomi lønnsomt

Vi må sette en pris på samfunnets faktiske kostnader fra miljøpåvirkning knyttet til utvinning og prosessering av råvarer, produksjon, forbruk og avhending av produkter og konstruksjoner. Bruk av råvarer må skattlegges. Staten må bli med og bygge opp markeder som bruker og har nytte av produkter som består av gjenvunnet materiale.

Endre bruk og kast-samfunnet til å satse på gjenbruk og sambruk

Importører må ha ansvar for produktene gjennom hele livsløpet. Det må være strengere forbud mot miljøgifter i produkter, bedre merkeordninger og mer informasjon om produktene vi omgir oss med. Samtidig må forbrukere få bedre rettigheter, og produktene må være mulige å reparere. Vi må også bygge opp en lønnsom reparasjonsbransje som er tuftet på seriøsitet. Det må gis tilskudd og kapital å satse på samvirkemodellen.

En sirkulær industri

Den sirkulære økonomien byr på store muligheter for norsk industri. I Norge er vi gode til å håndtere avfallet fra industrien. Utfordringen er hvordan vi skal gi avfallet nytt liv og gjøre det om til en ressurs. Da kan vi i teorien bli selvforsynt på ressurser. Det er ikke bare bra for miljøet, men har også flere fordeler. Med det tempoet vi utvinner ressurser fra jorda nå, blir råvarene mindre og mindre tilgjengelige, og dermed blir det som er igjen dyrere. I tillegg kan mange geopolitiske årsaker spille inn i tilgangen og prisen på råvarene. Derfor kan også en overgang til sirkulær økonomi ikke bare redde naturen, men også gi økt konkurransekraft. Skal vi klare å gjøre avfallet om til en ressurs må det skapes et marked for produkter laget av resirkulert materiale. Her kan offentlige anbudskonkurranser spille en viktig rolle ved at bærekraftige løsninger som bruker avfall som ressurs vektlegges sterkere.

Byggebransjen

Byggebransjen er et eksempel på hvor stort potensialet er for sirkulær økonomi. Mengden avfall fra bygg øker, samtidig som andelen som blir gjenvunnet går ned, og bransjen er i dag en av de største råvareslukerne (se Stortingsmelding 45 (2016–2017) «Avfall som ressurs»). Dette kombinert med et umettet behov for oppussing blant det norske folk – et behov som åpenbart må ned – blir en farlig miljøcocktail. Byggenæringen har i tillegg hatt lav produktivitetsvekst de siste 20 årene – kan sirkulær økonomi gi en sårt tiltrengt utvikling?

For det første må den eksisterende byggemassen i Norge ses på som en verdifull mineralbank. Fremtiden må være basert på modulbasert bygging, slik at bygg kan plukkes fra hverandre i stedet for å rives. Som en konsekvens vil også være et behov for å bruke mer treverk som lett kan demonteres eller gjenvinnes. Bransjen selv ber myndighetene komme på banen og gjøre sirkulærøkonomi til en standard i anskaffelsesprosessen. De foreslår et krav om 20 prosent sirkularitet i produkter og tjenester.

Bioøkonomien

Biobasert avfall byr på noen fantastiske sirkulære muligheter. Vi har eksempler på at bioavfall kan brukes som energikilde gjennom biogass, og matavfall kan brukes til fôr eller gjødsel, som igjen kan brukes som ressurs. Potensialet er et evig kretsløp – den perfekt sirkulære økonomi hvor alt i prinsippet er resirkulerbart. Det må være målet. Allerede nå forsøker produsenter å bruke lignin, utvunnet fra tre, i batteri, som kan peke ut en retning for biobaserte batterier. Enzymer fra torskemager er etterspurt som fornybare materialer i medisin. Fôr-ingredienser til landbruk og havbruk er i ferd med å realiseres av alger produsert av CO2-utslipp og sjøvann. Men utfordringene står i kø. Ett eksempel er dagens gjødelsvareforskrift. Kloakkslam kan i teorien brukes som gjødsel, men tidligere har man ikke hatt teknologien som hindrer smittefare i for eksempel dyrking av grønnsaker. I dag kan man midlertid koke kloakken på så høy temperatur at alle smittestoffer dør.

Det trengs derfor en totalgjennomgang av alle relevante reguleringer for å fjerne slike barrierer for sirkulær økonomi.

I mai 2019 valgte kollektivtransportselskapet Ruter å kjøpe inn biodiesel fra utlandet i stedet for lokalprodusert biogass til sine busser. Renseanlegget Veas bygget en stor

biogassfabrikk på Bjerkås som skal omgjøre kloakk til biogass. Ruter har likevel valgt en annen utenlandsk leverandør. Med krav om sirkulærøkonomi ville Ruter vært nødt til å velge annerledes. Utenlandsk biodiesel produseres ofte fra raps og andre planter dyrket på matjord, og er dermed ikke produsert avfall, men mat.

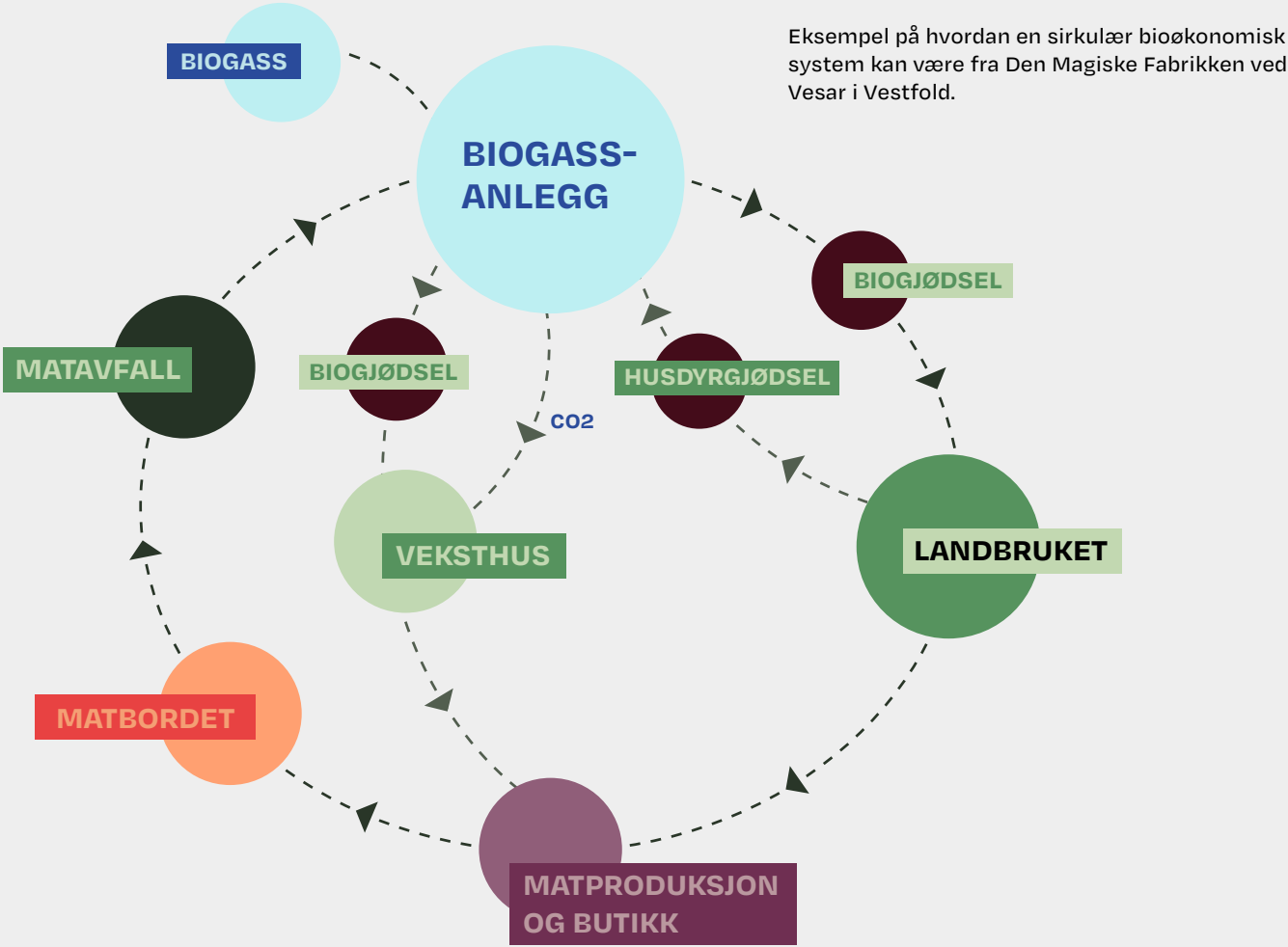




Foto: Dan Padure, Unsplash

Gjenbruk og sambruk

– endre forbruksøkonomien

En satsing på sirkulær forbruksøkonomi handler om en kraftig satsing på vedlikehold, reparasjon, lengre varighet, restaurasjon, deling og bytting langs to akser:

1) Gjenbruk, å bruke ressurser lengre og om igjen.

2) Sambruk, å dele mer på varer og gjenstander gjennom sameie og delingstjenester.

Gjenbruk og reparasjon

Det viktigste grepet er å vedlikeholde og reparere produkter slik at produktet ikke mister sin bruksverdi. På denne måten forsvinner behovet for at ressurser som er utvunnet må inn i omløp på nytt.

En reparasjons- og vedlikeholdsrevolusjon avhenger av to ting. For det første trenger vi tilgang på ressurser, og kunnskapen, kompetansen og evnene som skal til for å kunne reparere ulike produkter. For det andre må alle produkter designes og produseres på en slik måte at det er lettest mulig å reparere. Slik er det ikke i dag.

Ett eksempel er de mange mobilreparatørene som har etablert seg de siste årene. Hvis alle europeere beholder mobilen ett år lenger, kan vi spare CO2-utslipp tilsvarende det én million fossilbiler slipper ut i året, viser en rapport fra European Environmental Bureau (2019). Å bygge opp en reparatørbransje innen norsk økonomi kan både skape nye arbeidsplasser og kutte klimautslipp. Derfor må vi gå i dialog med næringen

og fagbevegelsen for å sørge for at disse nye arbeidsplassene er av høy kvalitet og at vi har kompetansen som trengs. Vi foreslår for eksempel å opprette nye fagbrev for reparatøryrker og opprette kompetanseprogram for varehandelssektoren.

Skal dette ha ønsket effekt må produktene midlertid være reparerbare og holdbare. Dagens lineære økonomi er rigget slik at produsenter og forhandlere tjener penger på å selge mest mulig. Derfor lønner det seg ikke for dem å designe og produsere produkter som enkelt kan repareres, og reservedeler er vanskelig å få tak i – spesielt fra uavhengige leverandører. Det er i mange tilfeller en bevisst strategi fra produsenter å gjøre reparasjon vanskelig, for eksempel Apple, som ikke tilbyr reservedeler til uavhengige reparatører.

For å endre dette må vi endre hvilke typer produkter som er lov å selge i Norge. Produktene må være holdbare, og de må kunne repareres samtidig som produktet er laget av fornybare ressurser.

Sambruk

Tingene og varene vi bruker må ikke bare brukes lengre, repareres mer og brukes om igjen. Normen må også bli å dele mer på det vi ikke trenger å eie selv, og eie flere ting sammen. Alle trenger ikke å ha hver sin nye drill i boden, det kan holde å kunne låne en drill når det trengs.

Norge har en lang tradisjon for samvirkemodellen, som handler om at deltakerne i en økonomisk organisasjon eier ting sammen. Dette gjelder både på forbrukerområdet og i bedrifter. Sameiet må videreutvikles for å bidra til et bærekraftig forbruk.

Delingstjenester og sameier vokser frem nedenfra for å fungere godt. Det finnes allerede en samvirkelov som regulerer denne formen for deling, men det er behov for tilskudd og kapital. Det offentlige bør bidra ved oppstartskostnadene til for eksempel å kjøpe biler eller andre varer som skal inngå i felleseie, slik at sameiene etter hvert kan betale tilbake når flere deltakere kommer til i sameiet. Det kan også innføres belønningsordninger gjennom skattefradrag for å delta i sameier. Det offentlige bør også være en motor i å opprette delingstjenester på vegne av innbyggerne, gjerne lokalt. Etter modell fra bibliotek og bysykkeltilbud bør kommunene opprette andre utlånsordninger, for ting som verktøy.



Ny industri

– mindre olje

Da vi fant olje- og gassforekomstene som skulle føre til det norske oljeeventyret i 1969, startet utformingen av en norsk oljepolitikk. Det hele ble til i noe så knusktørt som stortingsdokumentet innst. S. nr. 294 (1970–1971). Der ble de ti oljebudene vedtatt, prinsippene som ble styrende for norsk oljepolitikk.

Framsynte politikere la en klar politisk plan som skulle sørge for at naturressursene kom det norske samfunnet til gode. Vi skulle ha nasjonal styring og kontroll, oljeutvinningen skulle sikre inntekter til landet og bygge en ny industri og et industrisamfunn. Den internasjonale oljebransjen ble provosert, og liberale amerikanere så med forundring på hvordan det sosialdemokratiske landet demokratiserte oljeeventyret.

Denne industriutviklingen var målrettet for å bygge opp en ny industri i Norge. Og det fungerte. Det var en genistrek for å sikre fellesskapet verdier, selv om enkelte, som Frp, helst ville selge alt. Etter hvert ble den opprinnelige politikken for en moderat oljeutvinning skrinlagt, og oljeeventyret tok gradvis overhånd. Oljeutvinningen har smurt, stimulert og bygget norsk økonomi, og blitt Norges sentrale eksportvare. I 2019 utgjorde olje-, gass- og petroleumsprodukter hele 47 prosent av Norges eksport (Manifest Tankeisme 2020). Olje og gass er blitt sammenvevd med og en viktig del av norsk økonomi og det statlige apparatet.

Tidligere Statoil, nå Equinor, har blitt en oljegigant som ikke lenger bare er et instrument for staten, men også oljelobbyens instrument for å sikre stadig mer utvinning. De satser fremdeles knallhardt på store

reklamekampanjer om hvor viktig olje er for fremtida. Samtidig har staten gitt opp ideene bak oljeeventyret, og redusert innflytelsen i Equinor. Equinor og de andre oljeselskapene har derfor stått fritt til mer eller mindre å gjøre hva de selv vil.

Det er ikke mulig å kutte Norges nasjonale utslipp raskt nok uten å også redusere oljeproduksjonen. Fossilbransjens produksjon sto alene for 27 prosent av de totale klimagassutslippene i Norge i 2018, og har økt med 71 prosent siden 1990. Det er helt nødvendig å trappe ned produksjonen for å få ned utslippene.

Oljens suksess er en gordisk knute for det norske samfunnet. For selv om Norge har håndtert enorme inntekter på en måte som har kommet fellesskapet til gode, kan effekten være at vi satser på den for lenge og ikke innser at oljeprisen er på vei ned og at det er mindre behov for fossil energi fremover. Det er politisk enighet om å gi Norge flere ben å stå på, men i praktisk politikk legges det fremdeles til rette for å tute og kjøre som før.

Oljepris påvirker havvind

Havvind har lenge vært trukket fram som et nytt marked der norske verft har gode forutsetninger, men den politiske satsingen lar vente på seg. Forutsigbarhet er avgjørende for omstilling, viser forskning fra Universitetet i Oslo (Mäkitie et al., 2018). Når insentivene er innrettet mot fossil energi og oljeprisen er høy, fører det til mindre investeringer i havvind. Verftene har hendene fulle med petroleumsinstallasjoner, og selv om mange omstiller seg er det vanskelig å få det skiftet som er nødvendig.

Norge har hatt det største fallet i landindustri som andel av verdiskapning blant 25 OECD-land de siste tiårene. Mens land vi liker å sammenligne oss med, som Sverige, Danmark og Storbritannia, har tydelige planer og tallfestede ambisjoner for å bygge opp eksportrettet, grønn industri, har Norge en passiv holdning. Mantraet "å legge til rette for", er noe som gjentas til det kjedsommelige, samtidig som man fortsetter med rause tildelinger til oljedirektørene.

Hovedoppgaven fremover er å overføre kompetanse, teknologi og investeringer fra olje til nye næringer. Verken klimaet eller økonomien tåler at vi satser videre på olje samtidig som vi skal bygge ny grønn industri.

Vi må velge grønt nå på samme måte som vi valgte olje da, og bygge på de erfaringene tidligere industribygging har gitt oss.

Det er ikke til å unngå at satsing på ny industri betyr mindre olje. En ansvarlig satsing på ny industri krever også at det finnes nok av knapphetsgodene kapital, arbeidskraft og kompetanse. Oljeindustrien opptar direkte og indirekte rundt fem prosent av hele arbeidsstyrken vår, og står for rundt 15 prosent av den årlige verdiskapingen (SSB). Dette er et knapphetsgode bundet opp av oljeindustrien som må frigjøres til ny industri, ellers er vi avhengig av å importere arbeidskraft til ny industri.

SVs plan for mindre olje – mer industri

Mindre oljeutvinning

Selskaper på norsk sokkel kan ikke få flere tillatelser til olje- og gassutvinning. Vi har allerede funnet mer olje enn vi kan brenne om vi skal nå verdens klimamål. Vi må slutte å gi automatiske forlengelser av eksisterende oljetillatelser. Og vi må verne flere verdifulle havområder og gjøre det mulig å trekke tilbake tillatelser av hensyn til klima og natur.

Endre rammevilkårene for oljeboring

Skatteregimet for petroleumssektoren må endres så det ikke er mer attraktivt å investere i petroleumsnæringen enn i andre næringer. CO2-avgiften på sokkelen må øke, og vi må innføre en utvinningsavgift for å sørge for at den minst lønnsomme olja blir liggende i bakken.

Ny industrisatsing

Vi har pekt ut seks industriområder hvor vi skal utvikle mål for sysselsetting, støtteordninger, infrastruktur og statlig eierskap. Det er havvind, batteriproduksjon, utvikling av anlegg for å fange CO2 og lagre det på havbunnen, produksjon av grønt hydrogen, bioindustri og utvikling av båter og teknologi for en klimavennlig skipsfart.

Ingen flere tillatelser, mer vern av havområder

Det tar opp mot ti år fra et oljefelt oppdages til produksjonen begynner, og produksjonen kan vare i flere tiår. Derfor vil tillatelser vi gir i dag, først hente opp olje på slutten av 2020-tallet, og legge opp til fortsatt oljeutvinning forbi 2050. Da skal verden være i nullutslipp. Dagens politikk er derfor et økonomisk veddemål mot målene i Paris-avtalen.

Det viktigste grepet for å bremse denne utviklingen er å slutte å gi nye lete- eller utvinningstillatelser til oljeselskapene. Flere store land som Tyskland og Spania vurderer å innføre begrensninger på kull-utvinning, og Canada har innført et moratorium på all olje- og gassvirksomhet i Arktis. Danmark har vedtatt å slutte å lete etter mer olje og gass, og avvikle produksjonen innen 2050.

Eksempel New Zealand:

New Zealand er en liten fossilprodusent i verdenssammenheng, men den produksjonen som finnes utgjør 26 prosent av regionens økonomiske overskudd. I 2018 vedtok New Zealand at det ikke lenger skal gis tillatelser til offshore utvinning av olje og gass. Samtidig ble det satt i gang en støttepakke for regionen til infrastruktur og andre tiltak for å sørge for en spredning i økonomien. En del av begrunnelsen for å nekte tillatelser er at dette skal være med på å sikre forutsigbarhet for næringslivet.

En stans i nye letetillatelser vil også være en stans i jakten på oljeleting i sårbare havområder, og vil være viktig for å ta vare på disse verdifulle havområdene. Forlengel-

sen av retten til å utvinne olje er mer eller mindre automatisk, og det kan ikke fortsette når verden skal omstille seg vekk fra fossil energi.

Selv om vi slutter å gi nye tillatelser, vil mange felt fortsette å produsere olje. Det gjelder også felt som er bygget langt nord i sårbare områder der oljesøl kan få katastrofale konsekvenser. Derfor må det også bli mulig å trekke tilbake utvinningstillatelser. Tilbaketrekningen må være forutsigbar og er aktuell for områder med særlig viktige naturverdier.

Ikke gi flere insentiver til store investeringer

Oljebransjen har en høy skattesats, fordi olje er en naturressurs som tilhører fellesskapet. I sum har bransjen likevel svært gunstige skattevilkår. Faktisk er skattevilkårene så gunstige at det er langt mer lønnsomt å investere i oljeboring enn i næringer på land.

I dag tar staten både en økonomisk og klimamessig stor risiko for oljevirksomheten. Det står stikk i strid med politikken for omstilling og kravet om å nå klimamålene. I 2020 kan man ikke favorisere investeringer i oljenæringen framfor investeringer i alle andre næringer. Nye store investeringer i olje binder opp kapital og arbeidskraft som vi trenger til nye grønne industrisatsinger.

Vi trenger et skattesystem som ikke gir sterkere insentiver til investering i olje enn i andre fastlandsnæringer.

Oljeskattepakken:

Våren 2020 vedtok Stortinget den såkalte oljeskattepakken. Konsekvensen er at selskapene tar så lite som 9,6 prosent av investeringskostnadene, men beholder 22 prosent av inntektene i et prosjekt etter skatt. Staten sitter igjen med resten av regninga. Det kan gjøre det lønnsomt for oljeselskaper å investere i prosjekter som ikke er lønnsomme for samfunnet. Dette innebærer en negativ skatt, eller en subsidie, og et sterkt insentiv til å foreta investeringer som kanskje ikke blir lønnsomme for staten og forlenger oljeproduksjonen. Ingen fastlandsnæringer får et tilsvarende insentiv.

Én måte å fase ut produksjonen på er å øke kostnaden på det som utvinnes, for eksempel gjennom en avgift på hvert fat olje som produseres og selges. En slik utvinningsavgift eller produksjonsavgift bør forsøke å gjenspeile kostnaden det innebærer å eksportere CO2-utslipp. Inntektene kan

gå til et klimafond for å bidra til omstilling i bransjen selv, karbonfangst- og lagring, eller omstilling og kompetanse for de som jobber bransjen.

Klimakutt i produksjonen

Selv om det hadde blitt full stans i nye tillatelser i dag og ingen gamle ble forlenget, vil det faktisk være olje- og gassfelt i produksjon på norsk sokkel i minst 20 år til. For å nå målet om å redusere klimagassutslippene i Norge med 70 prosent innen 2030, må feltene som skal produsere utover 2030 gjøre produksjonen til nullutslipp, og bransjen må få like høye krav til kutt i utslipp som resten av samfunnet.

Oljesektoren betaler i dag en egen CO2-avgift på norsk sokkel, men den har ikke vært høy nok til å investere i å få ned utslippene. Hvis vi skal pålegge utslippskutt, må felt med lang levetid få dekket hele sitt kraftbehov med strøm fra havvind eller fra land. Det vil kutte stort i utslipp i Norge.

Kompetanseoverføring

Oljearbeidere har kompetanse innen mange felt, og kan være til stor nytte i andre næringer. Det gjelder for eksempel IKT-kompetanse, boreteknologi, sjøfart og sikkerhetsarbeid. En undersøkelse SINTEF gjorde i 2015 viste at 75 prosent av fagarbeiderne i oljesektoren selv mener de har kompetanse som er relevant for andre næringer. En

undersøkelse SSB har gjort over hvor folk som har sluttet i oljenæringen har begynt å jobbe, har vist at særlig bygg- og anleggsbransjen er en næring med stor overlapp. Andre gikk over i fiskeri, fastlandsindustri eller andre tjenesteytende næringer.

Det finnes allerede en rekke gode eksempler på hvordan oljekunnskap har kommet til nytte i andre næringer. I Stavanger har et selskap utviklet en madrass som forebygger liggesår, basert på teknologi for oljeutstyr på havbunnen. I samme by etableres romfartselskaper, fordi romfartmiljøer over hele verden ser overføringspotensialet fra oljeteknologi til romteknologi. Samarbeid mellom oljeteknologer og helseforskere har bidratt til bedre behandling av hjertepasienter. Teknologi fra arbeid dypt nede i oljebrønner har blitt brukt til å lage en transformator som sikrer enklere og raskere lading av elbiler. Det finnes også oljeselskaper som har omstilt seg selv fra å levere primært til oljeindustrien til å primært levere til fornybarbransjen.

Og dette er bare starten. Vi vil satse mer på denne typen kompetanseoverføring. Fra oljearbeidere og oljeselskaper til nye næringer. Politikernes jobb er å legge ut løpere som kan hjelpe til med å få til flere av disse overgangene. Det kan skje gjennom kompetanseoverføringsprogrammer, samord-

ning av sertifiseringsordninger, styrking av konkrete næringer som vi vet har store overføringsmuligheter fra oljenæringen og etter- og videreutdanningsprogrammer. Da kan vi sikre sysselsettingen og sørge for at vi kan ta i bruk kompetansen og ressursene vi har fått fra oljenæringen i bruk på nye steder.

Nye industrisatsinger

Flytende havvind

Jubelen stod i taket på Stord, Gulen og Vindafjorden i oktober 2019 da Kværner vant oppdraget med å bygge Equinors nye flytende havvindanlegg på Tampen i Nordsjøen. Det har ikke vært selvsagt at norske leverandører skal kunne være i front for å utvikle havvindprosjekter.

Tampen Hywind er et pilotprosjekt, utviklet av Equinor over en periode på 15 år med støtte fra staten. Regjeringen har vært stille som mus i spørsmålene om hvorvidt det vil bli laget et mål for flytende havvind i Norge – med betingelser som gjør at vi kan innta en internasjonal lederrolle.

Hvis vi raskt legger betingelsene til rette for flytende havvind, kan vi skape mer enn 50 000 nye arbeidsplasser i denne industrien, ifølge en ny Sintef-rapport. Til tross for dette har ingen vært villig til å gjøre det som skal til for å bygge en ny industri

med tilhørende leverandørindustri. Ifølge en rapport fra Menon har dagens flytende havvindprosjekter en kostnad på mellom 150 og 200 øre per kilowatttime. Det betyr at subsidienivåene må være på mellom 30 og 40 milliarder kroner for å kunne bygge ut 3 GW havvind.

Formålet med en flytende havvindsatsing er å utvikle teknologi som kan brukes til å produsere fornybar energi i Norge, og gjøre det mulig å produsere fornybar energi globalt for å slutte med fossil energi. I motsetning til bunnfast havvind – vindturbiner som er støpt fast på havbunnen – er disse

vindturbinene mindre krevende å drifte og krever mindre infrastruktur å sette opp.

Flytende havvind er imidlertid foreløpig dyrere enn bunnfast havvind, men skal vi tro utviklinga de siste årene, vil det også bli lønnsomt. Siden 2010 har havvindmarkedet vokst med 30 prosent årlig, fram til i fjor. Det har først og fremst vært drevet av bunnfast havvind, hvor kostnadene også har gått dramatisk ned, mye på grunn av satsinger fra andre land rundt Nordsjøen. En slik effektivisering og læringskurve kan vi også forvente på den flytende delen av havvindsatsingen.

Hvordan få det til:

- Ha et mål om minst 12 TWh strøm fra flytende havvind innen 2030 og/eller 3 GW installert effekt.
 - Åpne og avklare flere områder for flytende havvind i norsk økonomisk sone
 - Innføre en modell for å sikre lønnsom utbygging av storskala flytende havvind. En modell kan være å innføre en høyere CO2-avgift for petroleumsnæringen som er øremerket et fond for bygge ut flytende havvind på sokkelen.
 - Refundere utgiftene i en oppstartsfase av prosjektet, mot en høyere skatt på eventuelle inntekter etter modell av petroleumsskatteregimet. Dette kan gjøres gjennom elektrifisering av
- petroleumsinstallasjoner, som faller innenfor petroleumslovgivningen eller det kan omfattes av et tilsvarende regelverk uavhengig av om det knyttes opp mot oljeinstallasjoner.
 - Eksportstøtte til bedrifter i Norge som utvikler teknologi innenfor havvind markedstilgang internasjonalt, og opprette et eget eksportrettet statlig organ for flytende havvind.
 - Bygge opp en helhetlig leverandørindustri rundt flytende havvind i Norge gjennom et aktivt statlig eierskap (se kap «vri økonomien»).

CO2-fangst- og lagring på industrialanlegg og avfallsforbrenningsanlegg

I Brevik utenfor Porsgrunn ser drømmen om verdens første nullutslipps sementproduksjon med karbonfangst og –lagring (CCS) ut til å bli virkelighet. Dette er i dag en industri som står for enorme klimautslipp, men som vi er avhengig av. Å gjøre sementproduksjon tilnærmet utslippsfri er banebrytende, og nødvendig for å nå verdens klimamål.

CO2en som fanges opp skal få sitt siste hvilested i de dype anleggene for CO2-fangst og lagring til havs, 3000 meter under jorda, hvor landets fremste bore-, geo- og dypvannskompetanse blir brukt til å føre CO2 ned der de tidligere jobbet med å bringe olje og gass opp.

Avfallsforbrenningsanlegg slipper i dag ut mye CO2. For eksempel står gjenvinnings-

anlegget på Klemetsrud utenfor Oslo for omtrent 14 prosent av Oslos samlede klimagassutslipp. Et fangstanlegg her vil kunne fange omtrent 400 000 tonn CO2 per år. Det er avgjørende for å nå målene Norge har satt seg, og det er en stor mulighet for ny industri og arbeidsplasser. Karbonfangst er ifølge Fortum mulig å få på plass på alle Norges 17 avfallsforbrenningsanlegg. Likevel har regjeringen per 2020 kun garantert karbonfangst i Brevik, på tross av innspillene fra industrien og miljøorganisasjoner om å også sikre karbonfangst på Klemetsrud i Oslo.

CO2en som fanges opp til havs, 3000 meter under jorda, hvor landets fremste bore-, geo- og dypvannskompetanse blir brukt til å føre CO2 ned der de tidligere jobbet med å bringe olje og gass opp.



Slik ser piloten av karbonfangstanlegget på Klemetsrud ut. I løpet av 5000 timer med testing, har pilotanlegget fanget over 90 prosent av all CO2-en

Hvordan få det til:

- Finansiere to fullskala prøveprosjekter på Norcem i Brevik og på Fortum i Oslo.
- Utrede flere fullskalaer CCS-anlegg ved de øvrige store avfallsanleggene.
- Sikre en fungerende verdikjede som gjør CO2-fangst lønnsomt:

- Å bygge fullskala forsøksanlegg vil ikke nødvendigvis realisere andre CCS-utbygginger i Norge. Realiseringen og verdikjeden vil variere fra sektor til sektor avhengig av konkurransesituasjonen, og muligheten for å få til CCS. Det kan skje på følgende måte:

- CCS kan benyttes i mange industrier, men det trengs insentiver. Vi kan bruke krav i offentlige

anskaffelser for å få fortgang i CCS i for eksempel sementproduksjon. Hovedvekten av markedet for sement er allerede offentlige innkjøp til samferdselsprosjekter, og det vil derfor være utløsende å stille krav enten enhetlig eller gjennom de ulike innkjøperne om å stille krav til andel CCS-sement i betongen.

- Vurdere å innføre en avgift for utslippsbetong, som kan kanaliseres inn i et miljøfond for bransjen for å kompensere for bruk av lavutslippsbetong.

Batteriproduksjon

Mellom Lavik og Oppedal i Sogn og Fjordane seiler MF Ampere stillferdig og uavbrutt, verdens første batteridrevne ferge. Bygd i 2014 på Fjellstrand verft i Omastrand for rederiet Norled. Den har to elmotorer drevet av et 1040 kilowatts batteri som veier 10 tonn. På den 20 minutter lange overfarten brukes mellom 130 og 200 kilowattimer, som koster mellom 50 til 150 kroner i strømutgifter.

MF Ampere er et godt eksempel på at batterirevolusjonen i maritim sektor er i full gang. I 2021 vil vi ha over 70 norske elferger. Verdens behov for batterier vil med andre ord eksplodere fremover. To viktige grunner til det er at all transport nå elektrifiseres — både til lands, vanns og i luften, og at sol og vind er flyktig energi som må brukes når den produseres, eller lagres i batterier. Batteriet til Ampere er bygget av den norsk-kanadiske bedriften Corvus i Bergen.

Det finnes flere norske batterifabrikker, og vi har sterke fagmiljøer både i Trondheim, Mo i Rana og på Sørlandet. Men vi mangler fabrikker som lager battericeller. Over 95 prosent av verdens elbil-batterier produseres i dag i Asia, men Norge har gode forutsetninger for å kunne ta en ledende rolle i dette markedet fremover: Vi har råvareprodusenter (blant annet nikkel, kobolt og grafitt). Vi har god tilgang på fornybar kraft, som gjør at selve produksjonen av batteriene blir grønnere. Ifølge SINTEF kan batteriproduksjon gi rundt 15 000 nye arbeidsplasser, og flere batterifabrikker er under planlegging. Ifølge NHO/McKinsey er omsetningspotensialet på 9 mrd EUR/år i 2030 og 18 mrd EUR/år i 2050. Muligheten er å etablere storskala battericelleproduksjon i Norge og ta en vesentlig posisjon i det europeiske markedet.

Hvordan gjøre dette:

- Bygge opp og utvikle et hjemmemarked i Norge gjennom offentlig etterspørsel etter nullutslipps- og elektrifiseringsløsninger, og krav om høye miljøstandarder og anstendige arbeidsvilkår for de som produserer produktene som kjøpes.
- Satse på pilotering og utvikling av nisjer og bidra til å gjøre pilotene verdensledende innenfor sine områder.
- Innrette virkemiddelapparatet til å satse på batteriproduksjon og sikre tilgang på risikokapital.
- Bygge opp en helhetlig verdikjede for batteriproduksjon i Norge gjennom et aktivt statlig eierskap (se kap «vri økonomien»).
- Utvikle en helhetlig strategi for batteriutvikling i Norge.
- Legge til rette for produksjon av battericeller i Norge gjennom reguleringer og fornybar kraft.

Bioindustri

I framtiden kan mange flere næringer basere seg på biologiske materialer. For eksempel kan biologiske materialer vi finner i fiskeri, havbruk, jord- og skogbruk skape alt fra nye materialer og mat, til energi og medisiner. Bioindustri favner bredt og faller under flere politiske virkeområder.

I dag produseres det 15-20 millioner tonn biomasse i Norge. Den totale omsetningen er om lag 350 milliarder kroner årlig, og den norske bioindustrien sysselsetter fem prosent av arbeidskraften. Potensialet er imidlertid mye større. Bioindustrien kan gi flere ressurser og økt verdiskaping i form av et mangfold av ferdigvarer med høy verdi i et globalt marked. Den vil også skape grunnlag for utvikling av en globalt konkurranse-dyktig leverandørnæring i Norge.

Våre enorme biologiske ressurser er både økologisk viktig, og en nøkkel til grønn omstilling. Dessverre sender Norge i dag råvarer ut av landet, heller enn å bruke ressursene for å skape arbeidsplasser hjemme.

Bioindustri kan og må bidra til lavere utslipp, og derfor trenger vi en ambisiøs nasjonal plan for bioindustrien i Norge. Denne planen må ta utgangspunkt i at norsk bioindustri også skal bidra til økt verdiskaping og sysselsetting, og utnytte ressursene på en mest mulig bærekraftig måte. Gjennom vesentlig økt foredling og gjenbruk av bioressurser, skal Norge gå fra å være en råvarena-sjon til å bli en industrinasjon innen 2030.

Case:

Lignin, et biopolymer utvunnet fra tre, forsøkes brukt i batterier, og kan danne grunnlag for en ny næring rundt biobaserte batterier. Enzymer fra torskemager er allerede etterspurt som fornybare innsatsfaktorer i medisin. Fôringredienser til landbruk og havbruk kan produseres av alger produsert av CO2-utslipp og sjøvann.

Hvordan gjøre dette:

- Sikre tilstrekkelig risikokapital tilgjengelig for kommersialisering og oppskalering av teknologi gjennom virkemiddelapparatet.
- Bygge opp en helhetlig bioindustri i Norge gjennom et aktivt statlig eierskap (se kap «vri økonomien»).
- favorisere biobaserte produkter som er kortreist og inngår i en sirkulær økonomi.
- Bygge ut og videreutvikle infrastrukturen for testfasiliteter for bioprosessteknologi både langs kysten og i innlandet.

Styrke norsk eksport av biobaserte produkter og leverandørteknologi.

Grønn skipsfart

Norge er først og fremst et havland. Gjennom hele vår historie som nasjon har havnæringene vært bærebjelken for verdiskaping og inntekter, fra tørrfisken på 1000-tallet til olja på 2000-tallet. For Norges del handler det grønne skiftet derfor mye om å gjøre havnæringene bærekraftige og utslippsfrie, og Norge er kanskje det landet som har de beste forutsetninger for å utvikle løsningene som får det til.

Sjøfart er, i tillegg til luftfart, ikke direkte medregnet i Paris-avtalen. I stedet er ansvaret for å lage avtaler for sjøfarten overlatt til IMO, som er FNs sjøfartsorganisasjon. IMO har vedtatt en reduksjon i utslipp fra skipsfarten på 50 prosent innen 2050, sammenlignet med 2008-nivå⁷. Det er for lite ambisiøst, men heldigvis har store deler av næringen har signalisert at de er på vei over til nullutslippsløsninger, og flere land stiller egne krav. Hvis vi stiller krav i Norge vil det være et fortrinn for norsk maritim næring, fordi vi har industri og kompetanse til å utvikle løsningene. Dette gjelder både norske rederier, tjenesteleverandører, utstyrsleverandører og verft.

En nasjonal satsing på grønn teknologi er avgjørende for å bevare en del av de arbeidsplassene som står i fare. Uten en plan for omstilling vil mange arbeidsplasser og stor verdiskaping gå en uvisse fremtid i møte. Forutsetningene for å hindre dette er at fiskeri, skipsfart og havbruk skal redusere sine utslipp med 60 prosent innen 2030 og oppnå nullutslipp innen 2040. Norskekysten skal bli et laboratorium for grønn skipsfart og utvikle løsninger for nullutslipp i global skipsfart.

Hydrogensatsing

Hydrogen er et voksende marked og det er stor enighet om at Hydrogen kommer til å bli en avgjørende faktor for fremtidens grønne løsninger. Etterspørselen er antatt svært høy både i Norge og resten av verden, og spesielt Europa. EU har for eksempel den ambisiøse målsetning om 6 GW kraft fra Hydrogen innen 2025, og hele 60 GW innen 2040. Norge har et godt utgangspunkt for både hydrogenproduksjon og utstyrsproduksjon, med tilgang på fornybar kraft og mye relevant kompetanse. Markedspotensialet kombinert med norsk konkurranseevne gjør at hydrogennærin-

gen kan bli en betydelig eksportnæring for Norge med et estimert omsetningspotensial på 1 mrd EUR/år i 2030, og 7 mrd EUR/år i 2050 ifølge McKinsey.

Mye viktig landbasert og maritim transport krever større energimengder enn det som er optimalt for batteri. Derfor må vi også ha parallelle prosjekter oms for eksempel å få ferger over på hydrogen, som vi har fått gjennomslag for i Nordland. Hvis det offentlige forplikter seg til prosjekter med garantert hydrogenforbruk, stimulerer vi også til produksjon og nye industriprosjekter. Vestfjord-fergene skal for eksempel trolig

forsynes med hydrogen produsert i Glomfjord. Hydrogen er også interessant som energilagring, og i industrien kan hydrogen som innsatsfaktor kutte store utslipp, som på Tizir i Odda.

Omsetningspotensialet for norske aktører er ifølge NHO størst innen produksjon av elektrolysører, produksjon av hydrogen til gjødselindustri og produksjon av hydrogen til maritim transport. Det vil være positive ringvirkninger for norsk industri og arbeids-

liv forbundet med produksjon av utstyr, og selskaper innen hydrogenproduksjon basert i Norge. Deler av aktiviteten vil også skape positive ringvirkninger for utstyrsprodusenter, skipsprodusenter, systemleverandører mv. Det ventes mindre ringvirkninger av hydrogenproduksjon dersom den hovedsakelig blir utenfor Norge.

I tillegg til å etterspørre hydrogenbaserte løsninger i offentlige anskaffelser, er det viktigste en aktiv statlig næringspolitikk kan gjøre er å sikre finansiering av produksjonsanlegg for elektrolysører, logistikk, fylling og bunkring samt applikasjoner i en nasjonal infrastruktur.



Hvordan gjøre dette:

- Innføre krav om nullutslipp i offentlige anskaffelser.
- Satse på norsk kompetanse, ved å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og styrke nettolønnsordningen.
- Forny flåten gjennom grønne kondemneringsordningen for alle segment, GIEK og toppfinansieringsordningen, avgiftsfordeler og fremskynde statlige investeringer i grønne skip.
- Innføre en ny skipsstandard på ferger, cruise som skal gå kystnært, supplyflåten og flåten til oppdrettsanlegg.
- Arbeide i IMO for å sikre nullutslipp i global skipsfart.

Hvordan gjøre dette:

- Bygge opp hydrogeninfrastruktur i Norge.
- Sikre risikokapital gjennom virkemiddelapparatet til produksjon og kommersialisering av hydrogen i Norge.
- Bygge opp en helhetlig verdikjede rundt hydrogen i Norge gjennom et aktivt statlig eierskap (se kap «vri økonomien»).
- Sørg for at offentlig sektor går i front med å få på plass prosjekter som benytter hydrogen slik som prosjekter på tog og på ferger.
- Vurdere satsing på blå hydrogen med karbonfangst i en overgangsfase.
- Ha et mål om 3 GW elektrolysører per år innen 2030.

Bygge en ny infrastruktur

Det gigantiske motorveiprosjektet Interstate Highway i USA ble et viktig symbol på amerikansk kultur og optimisme på 60- og 70-tallet.

Det var president Dwight D. Eisenhower som opprinnelig foreslo og drev prosjektet fram. Veiprosjektet bandt hele landet sammen, og var betalt av staten. De fraktet folk og varer rundt, og ble et bilde på friheten til å dra hvor man ville. Det eneste man trengte var en bil.

Eisenhower sørget for å bygge et Amerika for bilen og oljen. I Norge må vi nå gjøre det samme, men med motsatt fortegn. Vi må bygge en infrastruktur som gjør det mulig å bli et nullutslippssamfunn som tar i bruk og sikrer lokalsamfunn over hele landet. Nord til sør må først og fremst holdes sammen

med jernbane og skipstrafikk, og der det er nødvendig å fly må det utvikles nullutslippsløsninger. Vi må ha nok strøm til å forsyne den kraftkrevende industrien og nye grønne industriprosjekter som for eksempel hydrogen- og batteriproduksjon. Vi er helt avhengig av å få vegtrafikken over på nullutslipp så fort som mulig, og da må infrastruktur som ladenett for alvor bygges ut.

Det er vanskelig å bygge ut uten å komme i konflikt med natur eller andre næringer. Vi trenger derfor en prioritering av infrastruktur som gir størst utslippskutt på minst mulig areal og naturinngrep. Ingen er tjent med beslutninger som binder oss til mer utslipp, slik motorveiprosjektene er i ferd med å gjøre. Dette må være en bygging av og for fellesskapet, og ikke for særinteresser.

SVs plan er:

En bindende plan for prioritering av areal

Arealplanene må prioriteres hardere og være mer bindende. Vi må prioritere infrastruktur som gir størst utslippskutt og verdiskapning med minst mulig inngrep. Vi vil innføre bruk av arealregnskap og sørge for en langsiktig nullvisjon for tap av natur og utslipp, slik at hvis natur bygges ned, skal annen natur restaureres.

Binde landet sammen med jernbane

Vi vil bygge høyhastighetsbane mellom de store byene i Sør-Norge, koble oss til høyhastighetsbaner i Sverige og mot Danmark, og bygge Nord-Norgebanen for å binde sammen hele landet med jernbane. Pengene hentes fra motorveisatsingene, og prosjektene gjennomføres med et nytt statlig selskap som skal få på plass de nye store prosjektene samtidig som jernbanen ellers oppgraderes.

Mindre motorveier, og nullutslipp på veiene

Vi må vekk fra enorme motorveier som øker utslipp og bygger ned natur. Vi må få ned utslippene fra bygging av vei, få ned personbiltrafikken i byer og tettsteder, og fortsette å gjøre det dyrere å bruke fossile biler i stedet for nullutslippsbiler.

Fly mindre

Flytrafikk utgjør en stor klimaeffekt, men det er få av oss som flyr ofte. I Norge er det aller mest snakk om firmareiser, og turer fra Oslo til Trondheim, Bergen og Stavanger. Det finnes alternativer til disse jobbreisene, som færre eller digitale møter eller økt bruk av nattog. Ved å styre Avinor kan vi slutte å investere mer og mer i infrastruktur for fly. I tillegg må vi innføre en flyavgift som blir høyere og høyere jo mer man flyr for å få ned overforbruket.

Bygge ny fornybar energi

For å fjerne fossil energi og erstatte oljeutvinningen med annen industri må vi bruke mer kraft, samtidig som vi bruker så lite som mulig. Vi må ha en energiefektivisering i alle bygg, men for å klare å gjennomføre det, må alle få mulighet til å låne penger fra Husbanken og tilskudd fra Enova. Vi må bygge ut fornybar energi, men det må skje på klare premisser, og med et helt fast prinsipp om felles eierskap og hensyn til naturen.

Bygge hele landet

Skal vi nå klimamålene, må vi utnytte landet bedre, og redusere sentraliseringen vi har sett de siste årene. Vi vil bygge ut fiber og 5G i hele landet, innføre

en nærhetsreform som snur sentraliseringstrenden og ha ordentlig kollektivtransport i hele landet. Jernbane – både fortid og fremtid

Som Eisenhowers motorveisatsing viser, er det alltid en risiko for å satse på feil hest. Jernbane har likevel vist seg å være et av de sikreste kortene for nullutslippstransport som folk liker å bruke, kan gå fort nok, og bruker lite plass.

Lynrask transport mellom storbyene

Folk er generelt positivt innstilt til å bygge lyntog mellom de store byene. En meningsmåling fra Norstat i 2019 viste at 61 prosent av befolkningen er helt eller delvis enig i at «Norge bør ta seg råd til å bygge høyhastighetstog mellom Oslo, Bergen og Trondheim». Bare 14 prosent av befolkningen er helt eller delvis uenig – og i alle landsdeler er det flere som er enige enn uenige i utsagnet.

Andre europeiske land satser også stort på moderne jernbane og EU ønsker å ha tredoblet sitt lyntognett innen 2030 i forhold til i 2011.

Lyntogutbygging vil overføre persontransport fra både fly- og biltrafikk. Lyntog gir også et stort potensial for klimavennlig godstransport. Jernbane er en klimavennlig løsning som allerede finnes. Lyntogutbygging er også viktig for å kunne bo i hele landet, og legge til rette for både bosetting og næringsutvikling i distriktene. Dersom vi bygger høyhastighetsbane fra Oslo til Trondheim og Bergen kan vi få 3900 færre trailere hver dag (Deutsche Bahn International) .

2,5 timer er en viktig terskelverdi for når vi velger togreiser fremfor fly ifølge Den internasjonale jernbaneunionen (UIC). 80 prosent av oss velger tog framfor fly innenfor dette tidsrommet. Ifølge DBI, som har utredet lyntog i Norge, og Norsk Bane, kan reisetidene mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger komme ned i 2,5 timer, Oslo-Kristiansand to timer og Oslo-Gøteborg én time og 45 minutter. Oslo-København vil ta tre timer med høyhastighetsnett hele veien, og Oslo-Hamburg vil ta fire timer og 35 minutter.

En omlegging til tog vil på sikt kunne kutte store klimagassutslipp. Nordmenn flyr desidert mest i Europa. Den sivile luftfarten står ifølge SSB for minst 2,1 prosent av klimagassutslippene innenriks.

Den forrige høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket har mangler, og tida har gått. En ny lyntogutredning med føringer og forutsetninger som er bedre enn den gamle, må derfor på plass.

DBI har anslått at Vestlandsbanen vil redusere utslippene med 752 000 tonn CO₂ per år etter oppstart, og bane til Trondheim/Møre med 688 000 tonn CO₂. Tilbakebetalingstiden for utslippene fra utbyggingen anslås til henholdsvis 4,7 år og 6,8 år. Jernbaneløst anslår en nedbetalingstid for utslipp på 30-60 år, og en reduksjon på 200 000 tonn samlet for utbygging fra Oslo til Bergen, Stavanger og Trondheim. Forskjellen er at førstnevnte anslår mye høyere overføring fra fly, bil og gods, og langt mindre utstøpning av tunneler. Hvis vi samtidig går inn for en kraftig økning i avgifter for flyreiser på strekninger der det finnes lyntog, eller forbud mot fly på slike strekninger fra et visst tidspunkt, vil overføringen bli større.

Tog på skinner uansett drivstoff er også mer effektivt sammenligna med bil eller fly. Høyhastighetstog med 65 prosent setebelegg krever halvparten så mye energi som tilsvarende trafikk med liten el-bil med 1,6 personer per bil.

Utbygging av en høyhastighetsbane vil innebære bruk av mer areal med potensielt store konsekvenser for natur og næringsdrift. Men sammenlignet med firefelts motorveier kommer høyhastighetsbanen mye bedre ut. På flatmark vil banen kreve en bredde på 13-15 meter, mens veinormalen for firefelts veier er 23 meter. Med kantsoner kan bredden komme opp i hele 50-60 meter. Samtidig gir banen fire ganger

så høy fraktkapasitet som en firefelts vei – og man reduserer problemer som støy, svevestøv og behov for parkering. Vi vil uansett at inngrepene må føres i arealregnskap som skal ta sikte på å gå i balanse, hvor tap av natur kompenseres med restaurering andre steder.

Jernbaneløst anslår at Vestlandsbanen vil koste 655 millioner per kilometer, og til Trondheim vil det koste 550 millioner per kilometer (2018-kroner). Deutsche Bahn International anslår Vestlandsbanen vil koste 289 millioner per kilometer, og til Trondheim 242 millioner per kilometer (2018-kroner). På grunnlag av dette kan vi anslå en høy og lav kostnad for utbygging av de to strekningene (foruten materiell):

- Lavt anslag: 176 mrd. (Vestlandsbanen) + 110,7 mrd. (Trondheim-Gardermoen) = 286,7 mrd.
- Høyt anslag: 348,4 mrd. (Vestlandsbanen) + 246,5 mrd. (Trondheim-Oslo) = 594,9 mrd.

Et optimistisk anslag for utbygging er ti år. Dette kan altså koste mellom 29 og 60 milliarder kroner i året. Det kan finansieres ved å satse på jernbane framfor motorvei. I 2020 brukte vi 40,6 milliarder kroner på veiformål, og 22,6 milliarder på jernbaneformål. For eksempel vil fjordkrysningene i fergefri E39 alene koste over 200 milliarder.

Binde hele landet sammen med jernbane

I dag stanser jernbanen i Fauske og Narvik. Store deler av landet står uten jernbane. Infrastrukturen i nord er allerede sprengt for å møte dagens transportbehov, og fremover vil transportbehovet øke vesentlig. Det er med andre ord kritisk å få på plass jernbane landet gjennom.

Det er flere faktorer som kan eller vil bidra til å øke transportbehovet:

- Veksten i sjømatsektoren skjer i nord og krever langt bedre og mer effektive transportløsninger. Jernbane vil både øke sikkerheten og avlaste nedslitte veier, og samtidig øke verdiskaping og inntekter ved at produktene kommer tidligere på markedet.

- Ofotbanen er Norges mest lønnsomme banestrekning og er blant de to som går med overskudd. Mineralutvinning på svensk side var utgangspunktet både for utbyggingen og inntektene i dag. Fremover er det forventet at mineralutvinningen på svensk og finsk side vil øke vesentlig, noe som krever kraftig utbygging på norsk side. Nord-Norgebanen vil være løsningen på denne utviklingen med flere havner og økt kapasitet.

- Nordøstpassasjen er stadig nærmere en realitet. Passasjen vil redusere reisetiden fra Asia med 40 prosent, og vil dermed bli en foretrukket rute for internasjonal skipsfart.

Nordområdeutredningene, som ble ledet av Næringsdepartementet og avsluttet i 2014, viste at Nord-Norge er den landsdelen som har størst næringspotensialene av alle, men med for svak infrastruktur. Nord-Norgebanen er et av svarene på hva Norge må gjøre i tiden fremover for å sikre ny verdiskaping og et grønt skifte tilpasset en tid etter olje og gass. Vi må bygge landet for en ny fremtid med lavutslipp og ny industri basert på fornybare ressurser. Ettersom de fornybare ressursene er spredt, må satsingen skje i hele landet.

Folk flest har skjønt betydningen banen vil ha for hele landet. I en meningsmåling gjennomført av VG i august 2019 svarte 60 prosent av befolkningen positivt på spørsmål om de ønsker å bygge Nord-Norgebanen. Kun 20 prosent var negative. Det er flertall i alle regioner av landet, og blant velgerne i alle politiske partier.



Veitransport

Eisenhowers motorveisatsning førte ikke bare til mer bilkjøring, det formet også det amerikanske samfunnet. Fordi det var mulig å kjøre inn og ut av byen til arbeid utviklet det seg store og utsprente drabantbyer basert på bilkjøring. Selv om Norge ikke er identisk med USA, er vi også mer bilbasert enn mange andre europeiske land. Både fordi det er langstrakt, men også fordi byene våre er bygd spredt med mange eneboliger og småhus. Det betyr at vi både må endre byutviklingen, og hvordan vi planlegger i byer og tettsteder. Samtidig trenger vi en politisk styring for å gjøre nødvendige biler til nullutslippsbiler.

Bygg trygt og langt – ikke bredt

Regjeringen har gjennom sin motorveiplan bygget flere nye overdimensjonerte motorveistrekninger enn det er behov for, og mange flere er planlagt. Det koster mangfoldige milliarder og har usikker samfunnsnytte (Statens veivesen 2019).

Konklusjonen er at tofeltsvei med ett og annet ekstra forbikjøringsfelt, det vi kaller to/trefeltsveier, er langt rimeligere. Det gir marginalt dårligere fremføring enn smale firefeltsveier når gjennomsnittstrafikken er opptil 12 000 biler i døgnet, men Statens Vegvesen sier at på strekninger med inntil 15 000 biler i døgnet vil en to/trefelts løsning greit klare trafikkavviklingen.

En firefelts vei krever store arealer. Bare i 2020 har vi åpnet rundt 50 kilometer ny firefelts motorvei, som tilsvarer et nedbygd bruttoareal på rundt 2 800 dekar mark eller 2,8 kvadratkilometer. Mange av disse strekningene bygget av Nye Veier AS med større inngrep enn tradisjonelle utbygginger.

En to/trefelts vei er betydelig smalere og tar i større grad utgangspunkt i eksisterende traseer. Derfor bygges det også ned mindre natur med disse veiene enn firefelts veier. Høyere fartsgrenser krever høyere veistandard (rettere, bredere veier), og fører dermed også til mer arealnedbygging. Ved en økt fart over 90-100 km/t vil også energiforbruket øke betydelig. Det gir både høyere utslipp av klimagasser, mer svevestøv og mer støy.

Utslipp og inngrep fra bygging av vei må ned

Veibygging fører til store klimagassutslipp. Statens vegvesen opplyser at på et typisk anlegg vil rundt en tredel av klimagassutslippene komme fra bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialer, mens to tredeler av utslippene kommer fra produksjon av materialene som benyttes, som for eksempel betong, stål og asfalt. Statens vegvesen stiller i dag klimakrav til betong, stål og asfalt i alle kontrakter. De har også begynt med klimapiloter.

Hvor mye arealer kan vi spare ved å nedskalere veiene? Dersom halvparten av motorveistrekningene nedskaleres til to/trefelts vei i 90 km/t, gir det store klimagassreduksjoner i byggefasen. Det krever mindre asfalt, færre skjæringer, tunneler, bruer og planskilte kryss, og mindre utslipp fra anleggsmaskiner.

Nullutslipp på vei

Stortinget har vedtatt at all vekst i persontransport i de store byene skal skje med kollektivtrafikk, sykling og gange. Dette kalles nullvekstmålet. Men det vil ikke holde å stanse veksten, personbiltrafikken må også

reduseres i de store byene. Det vil redusere luftforurensing og støy og frigjøre plass.

For å få ned klimagassutslippene med minst 60 prosent innen 2030 er det avgjørende å få biler, varebiler og tungtransport over på nullutslippsløsninger.

For å få til dette må vi fortsatt bruke kjøpsavgiftene slik at nullutslippsbiler vinner over fossilbiler når folk skal kjøpe ny bil. Elektriske biler er fremdeles dyrere enn fossilbiler før avgiftene legges på, så avgiftene er avgjørende å gjøre elektriske biler billigere.

Eksempel på hva nedskalering av vei kan medføre av arealsparing i 2020
For 2020 ville dette gitt 25 000 meter x 8 meter (smalere vei) = 200.000 kvadratmeter mindre asfalt og betong til veidekke. Om det legges 300 kg asfalt per kvadratmeter (16 cm tykkelse), vil det gi 60.000 tonn mindre forbruk av asfalt. Det tilsvarer 3600 tonn CO2 (60.000 x 60 kg, se ovenfor). Det tilsvarer utslippene fra ca 4600 personbiler på ett år. I tillegg sparer man også utslipp fra transporten av asfalten, og for drift av anleggsmaskinene.

Nullutslippskjøretøy skal aldri ha høyere takst enn halv pris av fossilbiler på parkering, bomringer og ferger. Kollektivtransporten og taxinæringen skal være utslippsfri. Det må stilles krav i offentlige anbud og løyver om utslippsfri kollektivtransport og taxinæring. Det skal stilles krav om nok

ladeplasser for elbil ved alle parkeringsanlegg.

En viktig del av ny infrastruktur er at det må være mulig å lade elektriske biler. Nye bygg skal ha tekniske anlegg som gjør lading av elbiler mulig, og det må være mulig å etablere ladepunkter med mindre det fins saklig grunn mot det. Skal elbiler fungere over hele landet må det bygges opp et skikkelig ladennett for hurtigladere. Dette krever tilskudd og en større satsing enn vi har sett til nå.

Det er stor usikkerhet om når godstransport på vei kan være utslippsfri. El-lastebiler er fortsatt i støpeskjeen, og fullgode alternativer finnes ikke ennå for lengre distanser. Batteriene har for lav kapasitet. Hydrogen er heller ikke en helt moden teknologi. TØI-rapporten «Framskrivning av kjøretøyparken» viser mulig innfasing av batteri- og hydrogendrevne lastebiler, gitt at definerte måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i veitrafikken fra Nasjonal transportplan 2018–2029 innfris. Vi ser i TØI-rapporten at måltallet for lastebiler vil resultere i at diesellastebiler utfører det største trafikkarbeidet helt fram til 2036, og dette er også summen av all lastebiltransport. Andelen dieseltransport på lengre distanser vil antakelig være høyere.

Avgiftspolitikken for el-biler har fungert, og vi kan gjøre det samme for el-lastebiler. El-lastebiler er fortsatt i utvikling, men flere er i drift, dog dyrere enn de fossile. Et lavere avgiftsnivå vil gi transportselskaper insentiver til å velge elektrisk fremfor fossil. Vi må ha et mål om 90 prosent reduksjon av utslipp fra all transport på vei innen 2030.

Morgendagens flytransport – minst mulig, og renest mulig

Nordmenn er på mange måter et flyvende folkeslag, om vi ser på den totale trafikken. Den store andelen av trafikken går mellom de store byene i Sør-Norge, så forklaringen som går på at Norge er et langstrakt land med store behov for å fly i nord, er i beste fall ikke hele historien. Fly er raskere og ofte billigere enn annen transport på de samme strekningene, selv om det forurenser svært mye per kilometer sammenlignet med andre transportmidler.

Skal imidlertid Norge nå minst 60 prosent kutt innen 2030, må utslippene fra flytrafikken i Norge halveres. Det kan vi gjøre gjennom å fly mindre, og redusere utslipp per flyvning.

Hvem flyr

Hver nordmann flyr i snitt tre ganger innenriks hvert år. Gjennomsnittet for EØS (inkludert Sveits) er 0,38 innenriksflyv-

ninger per person. Vi flyr altså åtte ganger mer innenriks enn den gjennomsnittlige EU-borger. Vi flyr også nesten tre ganger så mye som neste land på listen, Island, og fire ganger mer enn svenskene på tredjeplass.

Men selv om dette er snittet betyr ikke det at alle flyr hele tiden. Vi har ingen fullgod oversikt over hvilke grupper det er som flyr i Norge. Undersøkelser fra Tyskland og Storbritannia forteller at det er en liten gruppe som står for store andeler av flyvningene. Selv om nordmenn flyr oftere enn svært mange andre land, så er det også en liten gruppe som flyr svært mye, og en del flyr inn til Norge (se faktaboks).

Det er mye billigere å fly enn utslippsnivået skulle tilsi, og det har blitt billigere og billigere over tid. Fra 2003 til 2017 sank billettprisen fra Oslo til de mest populære destinasjonene i utlandet reelt (justert

Luftfarten er en klimaversting

CO₂-utslipp fra fly utgjør rundt to prosent av utslippene globalt og nasjonalt. Men utslippene fra fly med oppvarmende effekt begrenser seg ikke til CO₂. Kondensstriper og fjærskyer har en sterkere, men mer kortvarig, oppvarmingseffekt enn CO₂. NO_x-utslippene bidrar til å danne ozon som også fungerer oppvarmende. Den konvensjonelle tilnærmingen er at den oppvarmende effekten av flyvninger er 1,8-1,9 ganger effekten av CO₂-utslippene, og 4,2 ganger på kort sikt. Effekten av å fly bidrar altså sterkt til klimaendringer.

En liten gruppe står for mesteparten av flytrafikken:

- To millioner nordmenn flyr innenriks én gang i året, mens én million flyr minst to ganger i løpet av et år.
- 0,7 prosent av befolkningen fløy elleve ganger eller mer tur-retur i løpet av 2017.
- Ni prosent av befolkningen fløy tre eller flere ganger tur-retur.
- Denne andelen av folk står for 47 prosent av de totale flyvningene. Det vil si at 91 prosent av befolkningen har måttet dele på de resterende 53 prosentene.
- 2,2 millioner av oss fløy ikke i det hele tatt i 2017.

for inflasjon) med nesten 40 prosent. For innenriksdestinasjoner fra Oslo har den reelle prisen gått ned på alle strekninger i samme periode (mellom 9 og 31 prosent). Avinor er et statlig eid aksjeselskap som driver de fleste lufthavnene i Norge. De får inntekter fra driften av lufthavnene slik som flyplassavgifter, utleie til butikker som tax-free og fra flysikringsaktiviteter. I 2019 var inntektene deres på 11 milliarder, og kom i hovedsak fra lufthavnsavgifter ved norske lufthavner. Derfor finansierer de også selv slike ting som utvidelser av flyplasser, noe som gjør at inntektene i hovedsak går til nye investeringer i fly-infrastruktur.

Avinor har et mål om å legge til rette for utvikling og forventet vekst i luftfarten, og arbeider aktivt for å øke passasjertallet. De siste fem årene har de betalt 330 millioner kroner i støtte til nye direkte-ruter til utlandet, og til bonuser for passasjervekst uten

vilkår om norske arbeidsplasser, arbeidsforhold eller miljøkrav.

Taxfree-ordningen er en stor del av inntektene for Avinor. Men det fører også til tapte inntekter for både staten og andre bedrifter. Å kjøpe alkohol og tobakk avgiftsfritt er en fordel som bare gis til de som flyr. Jo mer man flyr, jo mer avgiftsfritak får man, så disse fordelene gis til en allerede privilegert andel av befolkningen. Derfor må taxfree-ordningen avvikles.

Skal vi få ned utslippene i Norge, må Avinor få et nytt samfunnsoppdrag hvor de skal få ned flytrafikken, og styre mot 50 prosent kutt i utslippene fra luftfarten innen 2030. Dette innebærer å skrinlegge planene om å bygge ut en tredje rullebane på Gardermoen, en andre rullebane i Bergen, og ikke lenger gi bonuser for økt passasjertrafikk.

Gjøre det dyrere å fly for de som har mest

Høyere avgifter for de som flyr mest

Det ble rabalder da regjeringen innførte flypassasjeravgiften i Norge i 2016. Den legger en flat avgift på alle som flyr uansett hvor en reiser i Europa. I dag diskuteres det hvorvidt man innenfor EØS-regelverket kan endre innretningen slik at det er mulig å innføre forskjellige priser mellom reiser til Lisboa og reiser til Svolvær, men det har ikke skjedd ennå.

Storbritannia har foreslått en såkalt «frequent flyer levy» som kan gjøre det dyrere å fly for de som flyr mest. Jo mer en passasjer flyr i løpet av en gitt periode, jo høyere avgift må de betale. Dette kan innrettes etter antall turer, eller etter distansen man har flydd. En slik avgift kan derfor gå bratt oppover, og rammer først og fremst de som har mye fra før eller får betalt for jobbreiser. Det vil gjøre jobbreiser mye mindre gunstige for arbeidsgivere og dermed få ned mengden flyreiser uten å gjøre de nødvendige flyreisene som vi alle må ta en gang iblant altfor dyre.

Vi må utforme slike progressive avgifter og sørge for å utfordre statsstøtteregelverket til EU slik at det er mulig å innføre avgifter uten at de som ikke har et miljøvennlig alternativ som tog blir rammet.

Billigere å lande på de små flyplassene

De store inntektene fra flyplassavgiftene kan også brukes til å vri investeringene vekk fra de store lufthavnene, og over på de mindre. Det er mulig å gjøre det mye dyrere å lande og ta av fra de store lufthavnene i Norge, men samtidig billigere å fly til de mindre flyplassene. Regelverket for avgiftene fastsettes av Samferdselsdepartementet. Staten kan dermed pålegge Avinor å kreve høyere avgift for de største flyplassene enn for de minste.

Fjerne utslipp

Det er vanskelig å se for seg en fremtid uten flytrafikk, og utslippene må kuttes raskere enn tiden det tar før vi får nullutslippsalternativer. Det er likevel en stor mulighet å begynne å utvikle denne teknologien selv.

CO2-avgiften utgjør en liten andel av den totale avgiftsbelastningen. Prisen er 545 kr per tonn CO2 – litt høyere enn for bil. Det er fritak for biojetdrivstoff. Skal vi få en fart på omstillingen så kan en løsning være at innbetalt CO2-avgift går til et fond etter modell fra NOx-fondet, som skal finansiere utslippsreducerende tiltak i flysektoren som produksjon og innblanding av avansert biojetdrivstoff. Det må også varsles og stil-

les stadig høyere krav til innblanding av avansert biodrivstoff til fly.

Flyene som i dag benyttes på kortbanenettet må skiftes ut i løpet av de neste 10–15 årene. Dagens operatør på kortbanenettet, Widerøe, har vært tydelig på at neste generasjon fly bør være null- eller lavutslippsfly. En grunnleggende utfordring for de som skal ta ny teknologi i bruk er spørsmålet om teknologien fort blir utdatert. Derfor blir det viktig å redusere noe av risikoen for investeringer i lav- og nullutslippsfly.

I dag har det offentlige en ordning for kjøp av flyruter som ikke vanligvis ville lønnet seg for selskapene. De kalles FOT-ruter. Myndighetene kan både kreve at selskapene bruker gitte flytyper, innlemme klimagassutslipp i anbudskriteriene og legge inn bonusordninger som premierer lavere utslipp. Dette kan også være delvis finansiert.

I tillegg bør staten stille klare krav til at for eksempel privat-jetfly ikke skal kunne lande på norske flyplasser etter 2025 uten å være nullutslipp.

Bygge ut ny fornybar energi

Fossene og fallene, oppdemmingene og utbyggingen av vannkrafta i Norge har sørget for hele vårt elektriske behov i over hundre år. Det har lenge gitt oss et fortrinn i industriproduksjon, og er nå blitt et fortrinn for omstilling til et samfunn uten klimautslipp. Det har skapt stor konflikt gjennom tiårene. Det har medført store inngrep, skapt lokale konflikter og tap av biologisk mangfold i vassdragsnaturen.

I alle «green new deal» pakker som er presentert er utbygging av fornybar energi sentralt. Det er en nødvendig forutsetning for å få ned klimagassutslippene, og de fleste lands produksjon av strøm er bygget på ikke-fornybare ressurser. Første steg for å kutte utslipp er å erstatte fossil elektrisitetsproduksjon med fornybar. Neste steg er å erstatte det fossile forbruket med fornybar energi.

Der vi kan hoppe over steg en, har vi en stor jobb å gjøre på trinn to. I Norge utgjør fossil energi halvparten av energien som forbrukes. Det brukes til alt fra biler, oppvarming i industrien til oljeutvinning.

En full elektrifisering vil nesten halvere klimagassutslippene i Norge fra dagens nivå, og senke det totale energiforbruket dramatisk. Statnett anslår at det kan sørge for et kutt på 25 millioner tonn CO₂. Dette

vil bestå av blant annet et kutt på nesten elleve millioner tonn CO₂-ekvivalenter fra veitrafikk, og sju millioner tonn fra olje- og

gassutvinning. Det krever en omfattende utbygging av fornybar energi, høye krav til energieffektivisering der det er mulig, i tillegg til utvikling av andre nullutslippskilder som hydrogen og biodrivstoff.

Utbygging av fornybar energi skjer ikke uten konsekvenser verken i Norge eller i andre land. Likevel er elektrifisering avgjørende for utvikling av industri som kan drives grønt, ny industriutvikling, og erstatte fossil energi der det ikke kan skje ved mindre forbruk.

Elektrisitet vil aldri være hele svaret for omstilling til nullutslippsløsninger. Omstilling må inkludere flere energibærere, og det må bygges opp en ny industri for produksjon av hydrogen. I tillegg vil det være nødvendig med både avansert biodrivstoff og biogass. Biogass gir for eksempel utnyttelse av eksisterende ressurser i Norge som uansett kommer til å være der, med et potensial på opp mot 10 TWh innen 2030.

Kraftbehovet

Vi trenger mer kraft for å få til en omstilling. Det er mange ulike beregninger for hvor mye ny fornybar energi det er behov for dersom vi skal klare klimamålene. Det avhenger av hvor store fossile utslipp som legges til grunn som forbruk i 2030 og 2040, hvor stor effekt energieffektivisering har, og hvor mye biodrivstoff som skal brukes.

Beregninger fra Statnett viser at vi kan elektrifisere alle norske fossile utslipp per i dag med en økt produksjon av ny fornybar energi på 30-50 TWh. DNV GL har i en analyse lagt til grunn at 45 prosent av klimagassutslippene kan kuttes innen 2030 gjennom en omfattende elektrifisering som vil kreve 30-35 mer TWh enn i 2017. Klimakur 2030 har i sin rapport lagt opp til at en gjennomføring av alle tiltakene som er foreslått som vil gi 50 prosent kutt i ikke-kvotepliktig sektor innen 2030 vil gi et merforbruk på 5,8 TWh utover NVEs referansebane 16 TWh over dagens produksjon. Dette er tall som kun ser på ikke-kvotepliktig sektor, altså ikke elektrifisering av oljeindustrien hvor det fossile energiforbruket er svært høyt.

Naturvernforbundet har regnet på to ulike scenarier for å fjerne forbruk av fossil energi innen 2040. I «vekstscenariet» har de lagt til grunn veksten slik den følger av Nasjonal transportplan og oljedirektoratets prognoser for petroleumsutvikling, og at det skjer en energieffektivisering i bygg på 8 TWh. I dette scenariet vil det kreves 41 TWh i mer kraft for å oppnå tilstrekkelig reduksjon i fossil energibruk. I «miljøscenariet» har de lagt til grunn nesten full avvikling av petroleum innen 2040 og dermed ikke noe behov for elektrifisering av sokkelen og en svært lav vekst i transport. I tillegg til at det er frigjort mye energi i energieffektivisering av bygg - totalt 39 TWh hvorav 3 TWh er solkraft. Dette vil likevel kreve en økning på 17 TWh mer kraft. De presenterer derfor to scenarier som ligger i hver sin ytterkant.

For å være sikker på at det mulig å kutte minst 60 prosent av Norges totale utslipp innen 2030, så må det legges til rette for å bygge ut mer fornybar energi enn Norge har i dag og satses kraftig på energieffektivisering. I tillegg vil omstillingen bort fra oljeproduksjon redusere både utslipp og energibruk.

Rettferdig energieffektivisering

Energieffektivisering har mange store fordeler. Det gjør boliger og bygg bedre å leve i, og det kan sikre arbeidsplasser lokalt over hele landet.

Stortinget har vedtatt et mål om 10 TWh i energieffektivisering, men regjeringen har ikke lagt frem en plan eller foreslått tiltak. De anser kravet likevel som oppfylt uten noen nye virkemidler. Vi mener det må på plass en stor satsing.

Boliger

Økt strømpris er et av få virkemidler som fungerer for å få i gang energieffektivisering. Det er ENØK-prosjekter i industrien som legges bort fordi strømprisen er for lav, og for lav strømpris gjør at ingen sparer på å spare strøm i hjemmene sine. En måte å gjøre det på er å øke Enova-avgiften, og la den gå direkte tilbake til husholdningene. Men økt strømpris er ikke et godt svar om vi skal få med oss alle. De som har de nyeste husene har ofte også de minste strømregningene, mens de som bor i trekkfulle gamle hus der det ikke er penger til å oppgradere pipeløp, sette inn nye vinduer eller etterisolere vil bli taperne.

Skal vi få til en stor satsing på energieffektivisering må vi gi alle muligheten til det. Vi må opprette muligheten for å ta opp energilån til energieffektiviseringstiltak og innstallering av solkraft gjennom Husbanken som kan gis i kombinasjon med, eller

uavhengig av, Enovatilskudd. Dette må også kunne gis til sameier og borettslag som i dag ikke får støtte fra Enova.

Husholdninger som bruker mer enn for eksempel 15 prosent av inntekten på energikutgifter til boligen, alternativt har en samlet inntekt under 5G, må få økonomisk støtte og energilån for å gjennomføre enøktiltak. I dag gis det penger til å oppgradere hele områder som sliter gjennom en områdesatsing. En del av dette bør gå til energirådgivning og søknadshjelp for boliger i disse områdene.

Andre bygg

I dag er det få incentiver utover strømprisen for næringsbygg og utbyggere til å velge de mest energieffektive løsningene. Det må derfor raskt på plass en opptrappingsplan som styrer mot at alle nye bygg skal bli nullslippsbygg.

I mellomtiden må eiere av næringsbygg få incentiv til å gjennomføre energieffektiviseringstiltak gjennom høyere avskrivningssatser dersom de gjennomfører tiltak. Også det offentlige må ta grep. Staten må stille krav og sette et mål for energieffektivisering i alle statlige etater, og kommunene må få en belønningsordning for kommuner og fylker som innebærer at de får belønningsmidler etter hvor mange kWh de har spart i egen bygningsmasse og kommunale boliger.



Foto: Science In HD, Unsplash

Utbygging av ny fornybar energi

Vannkrafta er bærebjelken for fornybar energiproduksjon i Norge, og har skjedd med til dels store inngrep. Det er en av de mer effektive energiformene vi har, og strømprduksjonen kan reguleres etter behov, i motsetning til de andre fornybare kildene. Fornybar energi slik som vindkraft og solkraft har på relativt kort tid gått fra å være umodne teknologier til å bli de billigste og mest fleksible teknologiene for produksjon av fornybar energi. Både oppgradering av vannkraft, utbygging av solkraft og vindkraft kan bygges ut raskt.

Flytende havvind er derimot en mer umoden teknologi, som vil kreve en stor satsing eller store subsidier og tilskudd fra staten for å få ned kostnadene og bli lønnsom. Samtidig

vil en slik satsing gi mulighet til å bygge opp en norsk leverandørindustri. Det er også industrielt potensial for i solkraft i Norge.

Naturvern står nesten alltid i konflikt med alle former for utbygging. Det er viktig å redusere belastningen på uberørt natur, friluftsliv, hensynet til urfolksrettigheter og næringsdrift. Det gjelder både til havs og til lands. I dag settes det ikke en reell verdi på uberørt natur utover det som betales til grunneiere. Det kan ta hensyn både til tap av biologisk mangfold og redusert rekreasjonsverdi og CO2-utslipp. Flere land har allerede innført slike avgifter. Vi mener vi må legge følgende premisser til grunn for prioritering av utbygging av fornybar energi:

- 1.** Fornybar energi er utnyttelse av våre felles ressurser, og skal derfor være eid av det offentlige og under offentlig kontroll gjennom konsesjonssystemet. Dette innebærer at vindkraft og småkraft skal ha like eierskapsregler som stor vannkraft. Infrastrukturen i Nordsjøen for havvind skal eies og driftes av Statnett.
- 2.** Miljømyndighetene må få større makt i utbyggingsprosesser, og det skal ikke tillates utbygginger i verdifull natur. Utbygginger som ikke forutsetter økt press på urørt natur, skal prioriteres. Det skal utredes og innføres en naturavgift etter modell av forslagene i grønn skattekommisjon og konsesjonsvilkårene for fornybar energi skal styrkes.
- 3.** Lage en helhetlig klima- og energiplan som sørger for at vi både når klimamålene og dekker energibehovet i framtiden. Det må bli lønnsomt å oppgradere og utvidelse av vannkraft uten store naturkonsekvenser, og gi en kraftig satsing på solkraft.
- 4.** Bygge opp et hjemmemarked for utviklingen av fornybar energi. Sørge for en satsing på flytende havvind som gir industriutvikling i den norske leverandørindustrien.
- 5.** Utbygginger som ikke krever store utbygginger av nettinfrastruktur, skal prioriteres. Infrastrukturen skal være oppgradert slik at det ikke er områder som får store overskudd.

Infrastruktur for hele landet

De siste tjue – tretti årene har vi hatt den sterkeste sentraliseringen i norsk historie, ifølge Terje Wessel, som står bak bokverket Det norske samfunn. Den pågående sentraliseringen kan enten bety at distriktspolitikken har vært ineffektiv, eller at det er så sterke drivkrefter bak sentraliseringen at den er krevende å stoppe. Sentraliseringen fremstilles som en uunngåelig prosess, ingen er tydelig for – men det skjer likevel.

Arbeidsplassutviklingen er en av de viktigste driverne for flytting mellom steder. Denne viser at arbeidsplassveksten i sentrale strøk har vært større enn veksten i mindre sentrale strøk. De siste tre årene har sentraliseringen i næringslivet stått på stedet hvil mens det er offentlig sektor som fører an. Telemarksforsknings analyser viser at det er spesielt staten som har sentralisert mest de senere år. Det er altså ikke næringslivet som er drivkraft i sentraliseringen senere år, men offentlig sektor.

Det betyr at sentraliseringen innen skole, helse, politi, NAV, skatt, forvaltning, høyere utdanning, for å nevne noen områder, har sørget for en av de sterkeste sentraliseringsperiodene i nyere norsk historie. Skal sentraliseringen snus, må sentraliseringen av offentlig sektor snus.

Nærhetsreform

Å snu sentraliseringen av offentlig sektor vil være avgjørende for det grønne skiftet. Et fossilfritt Norge er avhengig av å ta i bruk de fornybare ressursene vi har. Disse er spredt over hele landet, og en verdiskapende, effektiv og bærekraftig forvaltning

av ressursene er avhengig av sterke og gode lokalsamfunn. For å sikre felleskapet mellom by og land spiller offentlig sektors tilstedeværelse en nøkkelrolle.

For å snu sentraliseringen av offentlige tjenester vil vi gjennomføre en nærhetsreform, hvor målet er at beslutninger flyttes så nærme folk som mulig og det skal være en tilstedeværelse så nært folk som mulig. Statlige etater skal være til stede i hele landet, og i større grad ta utgangspunkt i stedenes og regionenes særegenheter. Dette innebærer å endre målene til statlige institusjoner slik som Posten, utdanningsinstitusjoner, politi og domstoler, Innovasjon Norge og ulike tilsyn slik at det å sikre tilstedeværelse og kontakt med befolkningen blir et viktig mål. Vi må også se på:

- Inntektssystemet for kommunene for å bygge opp om formålet om likere levevilkår og spredt bosetting, og sørge for en sterkere kommuneøkonomi. Dette vil være med på å styrke problemer vi nå ser, som for eksempel et kvinneunderskudd i distriktene.

- Sikre en desentralisert utdanning gjennom å tilby universitets og høyskoleutdanning i hele landet i tett samarbeid med blant annet studiesentre og høyskolesentre, og innføre en nasjonal strømmetjeneste for læring og kompetanseutvikling.

- Styrke de regionale utviklingsmidlene og gjøre de grønne. Satsingen på kommunale næringsfond har vist seg effektiv. Disse midlene bør trappes opp og innrettes til å jobbe aktivt for det grønne skiftet.

Ta havet tilbake og jord i bruk

På få år har prisen for å delta i det lukkede fisket økt med rundt 1000 prosent. Ungdom har ingen sjanse til å komme seg inn, og nå sliter til og med etablerte fiskere i kystsamfunnene å delta i prisgaloppen. Mange tar opp store lån for å kunne være med.

På rekordfart har regjeringen skapt et system hvor rettigheter som i tusenvis av år har tilhørt kystsamfunnene tas fra dem og kontrolleres av dem med mye penger – som sitter tørt og trygt langt unna båter og havet. Kystsamfunn med rike fiskebanker like utenfor stuevinduerne er plutselig plassert på sidelinjen fordi de ikke kan konkurrere på kapital.

Samtidig pågår det en annen kamp på landjorda. Antall bruk og det totale jordbruksarealet reduseres i rekordfart. Utviklingen er en direkte konsekvens av en landbrukspolitikk som favoriserer størrelse på brukene fremfor bruk av arealene. Bønder får stadig høyere gjeld. Politikken som føres fører

til at rettigheter til å produsere mat sentraliseres og samles på stadig større bruk, som driver intensivt og er svært avhengig av utenlandske innsatsfaktorer. I de spredte arealene langs kysten og i fjellbygdene som Norge har så rikelig av, går jorda ut av produksjon, og kratt og skog gror til.

Det er en farlig utvikling at Norge, i en tid hvor stadig mer av matjorda i verden utarmes og hvor tilgangen til mat svekkes, bygger ned egen matjord og gjør seg mer avhengig av import fra utlandet. Dette medfører økte utslipp og mindre verdiskaping i Norge.

Fiskeri, havbruk og landbruk og næringsmiddelindustri er sentrale som distriktsnæringer. Positiv utvikling innen disse forklarer nesten alene den positive utviklingen vi ser i noen distriktskommuner. Skal vi forsterke den utviklingen må disse næringene løftes.

For å skape en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling av vårt land vil vi ta havet tilbake til kystsamfunnene, og ta våre spredte jordressurser i bruk igjen.

1. Øk selvforsyningsgraden, korrigert for importerte fôrråvarer, til 50% innen utløpet av 2026.
2. Øk produksjon av korn og andre grønnsaker på norsk jord. Ingen matjord skal ligge brakk, og vern av matjord bør grunnlovsfestes.
3. Øk kraftfôrprisen for å redusere importen av kraftfôr og stimulere til bruk av tilgjengelig beiteareal.
4. Grunnlovsfeste at fiskeriressursene skal tilhøre folket og komme kystsamfunnene til gode. Kvoter skal omfordes fra hav- til kystflåte, og en større andel av råstoffet skal bearbeides i Norge.
5. Fordele fiskerettighetene på flere hender langs kysten, og en kraftig styrking av rekrutteringen av ungdom og kvinner til fiskeri, landbruk og reindrift.

Bærekraftig havbruk

Norge står i dag for over 50 prosent av den globale lakseoppdretten. Norge eksporterer fisk til utlandet tilsvarende 36 millioner måltider hver eneste dag. Oppdrettsnæringen bidrar i dag til verdiskaping over hele landet, spesielt for mange lokalsamfunn langs kysten. Samtidig ser vi at oppdrettsnæringen har vesentlige utfordringer i dag. Lakselus, rømming, dyrevelferd, ikke bærekraftig fiskefôr og avfall er noen av disse. I tillegg slipper havbruket ut 13 000 tonn CO2 per år (SSB), noe som tilsvarer årlige utslipp fra 16.600 personbiler.

Skal vi få til vekst i havbruksnæringen, må den bli mer bærekraftig og verdiskapingen må komme lokalsamfunnene enda mer til gode.

Da trengs det tre endringer i forvaltningen av havbruksnæringen i dag. Vi må endre trafikklyssystemet som bestemmer hvor det er bærekraftig å drive oppdrett, og anbuds-systemet som bestemmer hvordan konsekvenser til å drive oppdrett gis. I tillegg må vi styrke kommunenes inntekter fra produksjonen.

1. Trafikklyssystemet

Trafikklyssystemet skal sørge for forutsigbar og bærekraftig vekst i havbruksnæringen. Fargen på lyset settes ut fra hvordan lakselusa påvirker villaksen i området, og avgjør om oppdretterne i området får lov til å vokse, eller om de får sin produksjonskapasitet redusert. Det trengs imidlertid flere indikatorer enn kun en indikator (lus) på en art (laks), andre indikatorer kan være bruk av kjemikalier, dyrevelferd og rømming.

2. Nytt konsesjonssystem

I dag selges havbrukstillatelser på auksjon. Det gjør at de aktørene med mest penger ofte vinner. Problemet med systemet er at det ikke gir insentiver til grønn omstilling i næringen, i tillegg til at det gjør det vanskelig for nye aktører å utfordre de etablerte. Det hindrer konkurransen og innovasjonen. Derfor bør vi gå vekk fra anbud hvor man konkurrerer på pris. Prisen på konsesjonene bør fjernes eller reduseres, og det bør innføres strenge miljøkrav slik at vi utvikler et system hvor man konkurrerer på bærekraft og ikke pris.

3. Inntekt til lokalsamfunnene

Selskapene betaler store beløp for å utvide kapasiteten gjennom nye tillatelser. Dette gir spesielt gode inntekter til kommuner med ny aktivitet, men denne inntekten er uforutsigbar. Dagens modell har betydelige ulemper. Engangsutbetalingen gir ikke kommunene grunnlag for langsiktig investeringer i velferd eller andre nødvendige oppgaver. Kommunenes inntekter fra oppdrettsnæringen bør heller komme fra vanlig produksjon, ikke fra åpning av nye områder. Det vil gi mindre press for å åpne stadig større områder til en næring som stadig har vesentlige utfordringer, samtidig som det vil gi kommunene mer forutsigbare inntekter. Fra 2021 innføres det en produksjonsavgift på 40 øre per kilo. Det er bra, men det må økes kraftig i årene fremover.

5G eller fiber til hele landet

Etablere en nasjonal storsatsing med arbeidstittel «bygda 2.0.» hvor målet er at distriktene skal prioriteres i utbygging av ny digital infrastruktur. I første omgang omfatter det å bygge ut 5G i hele landet, og sikre at alle får tilgang til fiber. Det er i dag enorme forskjeller, også klasseforskjeller i de store byene mellom hvem som har tilgang og ikke. I krisetider som korona-krisen merkes dette godt og kan avgjøre hvilke bedrifter som kan fungere, og hvem som får tilgang på tilstrekkelig skolegang.

Sterk kollektivtrafikk

Samtidig som kollektivtransporten er viktig for den enkeltes dagligliv og frihet til å flytte rundt, er den også en styrke og forutsetning for et velfungerende samfunn. Å komme seg fra a til b uten for store problemer uansett hvor i landet man bor er noe av det viktigste. En sentral del av vår politikk er massiv utbygging av kollektivtrafikk både i byene, tettstedene og gjennom støtte i fylkene.

5G

5G

5G

5G

5G

Del godene

– omstilling for rettferdighet

I mange tiår har høyresida i Norge og andre land klart å skape en direkte motsetning mellom arbeidsplasser og tiltak for å møte klimaendringene og miljøutfordringene. I denne historiefortellinga settes arbeidsfolk i industrien direkte opp mot de som vil ta vare på natur, miljø og klima.

I Norge har dette fått betydning at arbeidsplasser er det samme som å pumpe opp mest mulig olje. Dette skyldes blant annet at høyresiden har vunnet frem med en politikk, og en sannhet, om at staten skal holde en armlengdes avstand til næringspolitikk og være «nøytral». I denne nøytrale næringspolitikken, hvor staten overlater all styring til private selskaper eller hver enkelt, vil alle klima- eller miljøkrav som stilles føre til et tap av arbeidsplasser. Arbeiderne er overlatt til seg selv, og staten har i realiteten kun en rolle som jobbvikler.

Dette kombineres med at klimatiltakene som påvirker folks liv, som søppelsortering, valg av elbil og lignende, har vært noe den enkelte må gjøre noe med selv. Det skjer både ut fra den enkeltes egne moralske overbevisning, men i realiteten også ut fra størrelsen på lommeboka. Klima må bli be-

handlet som den fellesskapspolitikken som er tvingende nødvendig for å få til en stor omstilling.

Under koronakrisens første smittebølge fikk vi den høyeste arbeidsledigheten i Norge siden krigen. Stortinget bevilget krisepenger i milliardklassen, men til tross for muligheten til å bygge for omstilling ble pengene i første rekke gitt til de store fossile næringene, særlig olje og luftfart. Grønne prosjekter fikk smuler til sammenligning. Det er ingen overraskelse, da høyresiden alltid tjener de som har penger og makt.

Miljøbevegelsen er gode på å vise frem de store konsekvensene som vil komme som følge av klimaendringene, og til å være kritiske til en dominerende oljenæring. Men de har ikke klart å lage et troverdig alternativ der vi både beholder arbeidsplasser og får mindre forskjeller.

En grønn ny deal handler om å omstille samfunnet fordi det er det som er rettferdig. Vi vet at de som taper mest på klimaendringene er de som har minst, og de vil også slite mest når næringer som olje må avsluttes raskt, og ikke over tid.

SVs plan er:

Plan for grønn sysselsetting

Staten må ta en mye større rolle som kapitaleier og aktiv investor for å drive frem nye satsninger, og øke investeringene for å demme opp for bortfallet i petroleumsinvesteringene. Vi må ha et mål om å skape 10 000 nye arbeidsplasser hvert år fra 2022-2030.

Klimajobbgaranti

Offentlig sektor må ha nok rom til å sette i gang oppgaver som ellers ikke vil bli gjort, eller ikke er markedsmessig lønnsomme. Dette må innebære en garanti for en klimajobb eller tilsvarende opplæring.

Grønn kompetansereform

Det må utvikles en kompetansereform gjennom trepartssamarbeidet for å sørge for en storstilt videre- og etterutdanning.

Et grønt folkeløfte

Forskjellene skal ikke øke på grunn av klimatiltak, de skal gå ned gjennom et omfordelende skattesystem og en sterkere velferdsstat. Klimatiltak skal være omfordelende der det er mulig. Vi vil innføre en grønn folkebonus som forde-ler økningen i CO2-avgifta til alle som tjener under 500 000 kroner.



Foto: Unsplash



Arbeid til alle

Det vil i utgangspunktet ikke være mangel på arbeidsoppgaver i årene som kommer. Blant annet trenger helsesektoren flere folk fordi befolkningen blir eldre. Skal kommunene klare å tilby det samme nivået på tjenester de neste ti årene, må antall årsverk øke med om lag 40 000 frem mot 2028 (KS). Samtidig vil en del teknologiske fremskritt redusere behovet for noen typer arbeidskraft i tiårene fremover. Spesielt i handelsnæringen vil automatisering gjør det mulig å klare seg med færre folk på jobb.

Hovedutfordringen for norsk økonomi er egentlig ikke en mangel på arbeidsoppgaver, men en mangel på arbeidsplasser i grønn eksportindustri og sirkulær økonomi som kan generere inntekter for landet, og et behov for å dele mer på arbeidet. Det er viktig å ha gode høykvalitetsarbeidsplasser i alle sektorer slik at vi ikke får store grupper som faller utenfor samfunnet. Dersom vi ikke klarer å omstille handelsnæringen til den nye sirkulære økonomien gjennom for eksempel en ny reparasjonsbransje, kan det fort gå utover de som har få andre alternativer, for eksempel kvinner med innvandrerbakgrunn.

Plan for sysselsetting

Omtrent 20 000 mennesker er direkte sysselsatt i utvinningen av olje og gass. Leverandørindustrien står for den største indirekte andelen, med over 100 000 sysselsatte før forrige oljeprisfall, og noe under 100 000 i perioden etter. Her er det

potensial for omstilling til nye oppgaver, og en utfasing av norsk olje og gass vil ramme disse folka indirekte dersom det er mangel på andre oppdrag for denne industrien. Hvor mange nye arbeidsplasser vi trenger, avhenger derfor av i hvilken grad leverandørindustrien omstilles. Hvis vi skaper 10 000 nye arbeidsplasser i året i industrien de neste årene, vil det gi nok oppgaver til alle. Det vil også gi ringvirkninger til sysselsetting i andre bransjer, slik oljebransjen gjør i dag.

Sannsynligvis blir det ikke like lønnsomt med annen industri som med petroleum. Ved utfasing av petroleum vil tilgang til investeringer og arbeidskraft bli enklere og billigere for industrien. Samtidig vil vi få noe mindre skatteoverføringer, og mindre overføringer til Oljefondet. En rapport fra SSB om konsekvenser av redusert petroleumsvirksomhet finansiert av Naturvernforbundet viser likevel at konsekvensene verken er enorme eller uoverkommelige.

Samtidig som det etterlyses arbeidskraft framover, står altfor mange utenfor arbeidslivet i dag. Koronakrisen kastet mange hundre tusen ut i permittering fra jobbene sine. Per 1. desember 2019 var det 725 000 personer som i yrkesaktiv alder som mottok en eller annen form for ytelse fra velferdsstaten. Da koronakrisen brøt ut i mars 2020 ble nye 235 000 registrert helt ledige hos Nav. Rundt årsskiftet 2020/2021 var det rundt 100.000 ledige.

Det er med andre ord en betydelig arbeidskraftreserve i befolkningen som står ganske langt fra arbeidsmarkedet. Arbeidsmarkedet må være langt mer inkluderende – alle som kan og vil jobbe, skal kunne få en jobb. Det er en spesielt viktig prioritering å sørge for at ettervirkningene av koronakrisen ikke blir langvarig ledighet.

Det er god samfunnsøkonomi at staten bruker penger for å skape sysselsetting når det er langvarig høy arbeidsledighet. Offentlig sektor, gjennom både stat og kommune, må ha rom til å ansette mennesker til å gjøre oppgavene som må gjøres, men som ikke nødvendigvis er kommersielt lønnsomme. Eksempler på dette kan være

klimatilpasning i kommunene, restaurering av natur, eller arbeid i jordbruket.

For å få til dette må vi ha et omfattende jobbskappingsprogram der stat og kommune har kartlagt nødvendige oppgaver og behov for arbeidskraft til disse, og kan tilby slike jobber. Offentlig sektor må stille en nasjonal jobb- eller opplæringsgaranti, med mål om å skape flere klimajobber og minimere arbeidsledigheten.

Vi må derfor ha en plan for sysselsetting i årene og tiårene som kommer. Hovedoppgavene og premissene for en slik plan må gå ut på dette:

- Planen må ha et mål om 10 000 nye arbeidsplasser hvert år 2022-2030, fortrinnsvis i industrien innenfor rammene av Paris-avtalen. Staten skal øke investeringene for å demme opp for bortfallet i petroleumsinvesteringer.
- Offentlig sektor må utvikle et omfattende jobbskappingsprogram og stille en klimajobb- eller opplæringsgaranti for arbeidstakere. De offentlige budsjettene må ha nok rom til å sette i gang oppgaver som ellers ikke vil bli gjort, da det ikke er kommersielt lønnsomt.
- Redusere arbeidstiden, med mål om sekstimersdag, og dermed dele mer på arbeidet.
- Øke sysselsettingsandelen gjennom krav til et inkluderende arbeidsliv.
- Det må være enklere enn i dag å kombinere ytelse fra Nav med utdanning, slik at flere får muligheten til å omskolere seg.

Grønn kompetanse

Den kanskje viktigste delen av omstillingen av arbeidslivet skjer gjennom god kompetanse- og utdanningspolitikk og initiativ fra partene i forhandlingene. Tarifforhandlingene mellom partene i arbeidslivet er en sentral arena for å forme samfunnsutviklingen, og grønne tariffavtaler kan derfor være et viktig verktøy fagbevegelsen kan bruke til å fremme omstilling.

De teknologiske endringene i arbeidslivet skjer fort. I dag er vi ikke i nærheten av å ha de nødvendige systemene eller løsningene som kreves for å møte de store kompetanseutfordringene det medfører. Vi trenger et kompetanseløft for alle sektorer, men staten må aktivt styre utviklingen i retning av det grønne skiftet. Det betyr kompetanse på nullutslippsløsninger i alle sektorer og sirkulære forretningsmodeller i alle sektorer. Vi må ha en grønn kompetansereform, med følgende bestanddeler:

styrke trepartssamarbeid

Styrke trepartssamarbeid for kompetanse som strekker seg over ulike sektorer og bransjer. Inngå trepartssamarbeid hvor det etableres fond eller ordninger til å finansiere etter- og videreutdanning. Partene i arbeidslivet styrer ordningen og setter premissene for bruken, men staten skal sikre tydelig retning mot grønn omstilling. Midlene skal også dekke inn for tapt arbeidsfortjeneste ved kursdeltakelse. Trepartssamarbeidet inngås først i de sektorer hvor kompetanseutfordringen er størst og/eller der andelen som tar utdanning er lavest. Utvelgelsen og prioriteringen må baseres på en avtale mellom stat, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene. På sikt skal hele arbeidslivet omfattes. Partene inviteres til å delta i utforming og finansiering. Totalkostnaden for reformen kan være på om lag 1,5 milliarder kroner i året etter en innfasing og opptrapping.

Utdanning for alle

Utdanning for alle i hele landet. Alle utdanningstilbud som i dag tilbys ved landets akademiske utdanningsinstitusjoner, skal tilbys fysisk i områder utenfor byene. Slik vil folks livssituasjon ikke komme i veien for muligheten til å ta nødvendig utdanning. Fylkenes ulike studiesentre og høyskolesentre skal være sentrale byggesteiner i dette arbeidet hvor universitetenes og høyskolenes tilbud skal spres utover landet. Hele landet må med på det grønne skiftet.

kompetansekonto

Kompetansekonto: Utrede en modell hvor bedriften eller den offentlige arbeidsplassen forplikter seg til å sette av et visst beløp for hver arbeidstaker som øremerkes til grønn kompetanseheving eller klimatiltak. Beløpet kan være prosent av omsetning eller andre mål. Midlene på kompetansekontoen kan kun benyttes til klimatiltak eller grønne kompetansetiltak.

Oppjustering av fagskoler

Kraftig opptrapping i antall grønne fagskoleplasser: Det grønne skiftet krever at vi tar i bruk etablerte grønne løsninger, og da trenger vi masse kompetente fagfolk. Fagskoleplasser er også en mulighet for livslang læring hvor arbeidstakere i sektorer i stor utvikling kan videreutdanne seg slik at de bedre kan hjelpe bedriftene i nødvendig bærekraftsomstilling. En aktiv fagskolepolitikk for fremtiden bør koordineres tett med næringsliv og øvrige grønne satsinger. Det er for eksempel store behov for fagskoleplasser innen maritim sektor og sirkulær økonomi i varehandelen. All fagutdanning bør inkludere fag og vurderinger i bærekraft.

Rett til et år med tilrettelagt grunnskole

Rett til ett år med tilrettelagt grunnskoleopplæring på en videregående skole for dem som ikke har fullført grunnskoleopplæringen. Det må også gis mulighet for en ny sjanse for dem som har fullført videregående opplæring uten å bestå.

Et grønt folkeløfte

Avgifter og prising av klimagassutslipp er et av de aller viktigste tiltakene for å få ned klimagassutslippene. Noe må åpenbart gjennomføres: luksusforbruk må bli svært mye dyrere, slik som å innføre CO2-avgift på drivstoff til yachter, og bruk av privatfly. Og en del forurensing må bare bli forbudt, som å innføre en sluttdato for når private fossile jetfly kan lande på norske flyplasser.

Men mulighet til å forurense og slippe ut klimagasser kan ikke bli et spørsmål om hvem som har råd. Vi vil derfor gi et grønt folkeløfte. Forskjellene skal ikke øke på grunn av klimatiltak, de skal gå ned. Det viktigste verktøyet for det er likevel ikke gjennom enkelttiltak, men gjennom et omfordelende skattesystem og en sterk velferdsstat og en grønn omstilling. Avgifter som staten får inn, vil bidra til omfordeling gjennom velferdsordninger.

Å få ned klimautslippene er ikke en dugnad hvor hver av oss stiller likt, og det er opp til oss selv hvor mye vi skal bidra. Det er et fellesskapsprosjekt. Derfor må klimatiltak først og fremst gjennomføres med tiltak som regulerer hva som er lov og ikke, og gjennom prising som ikke låser vanlige folk fast til forurensing.

Det må hele tiden komme flere ulike tiltak som ikke er avhengig av inntekt. Slik som å opprette muligheten for å ta opp energilån

til energieffektiviseringstiltak og installering av solkraft gjennom Husbanken som kan gis i kombinasjon med, eller uavhengig av andre tilskudd.

Vi vil også utrede løsninger for veipricing som erstatning for bompenger der avgiftene i større grad er innrettet rettferdig. Både utslippsmengde, transportformål, kjørelengde, alternative transportformer, tidspunkt på døgnet og miljøhensyn må være viktig.

Grønn folkebonus

Realiteten er uansett at det grønne skiftet aldri vil bli en realitet hvis ikke det fossile blir dyrere. Den mest effektive måten å gjøre det på er å skru opp CO2-avgiftene. Samtidig vil slike generelle avgiftsøkninger ramme folk flest på en uakseptabel måte. Derfor mener SV at slike avgiftsøkninger må ha et medfølgende kompenserende grep som jevner ut skjevheten. Derfor bør inntekten fra avgiftsøkningen bli tilbakebetalt til folk flest som en grønn folkebonus. Hvis vi derfor øker CO2-avgiftene på 50 prosent i 2021 vil staten tjene ca. 3,66 mrd. kroner. Disse pengene kan brukes til å dele ut til alle over 17 år som tjener 500 000 kroner eller mindre. Hver person i denne gruppen ville fått en utbetaling på 1270 kr i 2021.

Slik kan vi finansiere Grønn ny deal

Klimakatastrofen har så alvorlige konsekvenser at vi som samfunn må gjøre alt vi kan for å unngå den. Vi har ikke råd til å la være. Men hvordan skal tiltakene i praksis finansieres?

Grønn ny deal har foreløpig ingen konkret prislapp, derfor trenger vi noen prinsipper for finansieringen. Fremover må regjeringen legge frem et klimabudsjett hvert år som viser hvordan vi når klimamålene, slik at det i hvert statsbudsjett prioriteres tilstrekkelige midler til Grønn ny deal.

Både offentlige penger og privat kapital må i størst mulig grad innrettes mot grønn omstilling, og bort fra gårsdagens fossile løsninger. Det innebærer spørsmål om både prioriteringer og omfang.

I krisetider må staten føre en aktiv økonomisk politikk som gjør at økonomien kommer seg på fote igjen. Samtidig er det avgjørende at pengene og ressursene brukes på riktig måte. Pengene må gå til grønne prosjekter som kan sikre arbeidsplasser for framtida, og ikke til næringslivet og Norge slik det var.

Finansieringshierarki

Grønn ny deal må finansieres på ulike måter fremover. Vi foreslår dette som et utgangspunkt, hvor «vri pengene» velges først og «ordinær bruk av Oljefondet» velges sist.



- 1. Vri pengene:**
 - a. Midler som allerede brukes over statsbudsjettet, vris i retning av grønne formål, før man skaffer nye midler på den ene eller andre måten. Det betyr kutt i fossile investeringer og økninger i grønne investeringer.
 - b. Vri privat kapital som allerede er i omløp for å motivere til grønne tiltak. Herunder alt fra rammebetingelser for ulike næringer, skatter og avgifter, samt vridning av bankkreditt og finanskapital (se kapittel 2)
- 2. Skattlegging.** Vi går inn for nivå og innretning på skattene med den hensikt å bidra til både finansiering av GND og til mer rettferdig fordeling.
- 3. Vurdere at staten må låne mer penger.** Ved at staten låner penger gjennom å utstede statsobligasjoner. Dette vil både bidra til finansiering av GND og bidra til den finansielle stabiliteten. (Prioritering av punktet kan endres avhengig av vurderingen).
- 4. Opprette fond og garantier.**
- 5. Bruke oljefondet gjennom statsbudsjettet** dersom det er ledig kapasitet i økonomien.

Muligheter for finansiering

Penger som allerede er i omløp, må gå til grønne formål. Problemet i norsk økonomi i dag er ikke for lite penger, men at pengene går til feil ting. Det gjelder både de pengene vi bruker i fellesskap over statsbudsjettet og den private kapitalen. I dag overinvesteres det i eiendom, oljeindustrien, og motorveier som ikke lønner seg. Vi foreslår å vri ressursene i mer produktiv og bærekraftig retning. Dette kan vi blant annet gjøre ved å endre eiendomsbeskatningen, stanse utlysingen av nye oljefelt og vri samferdselsinvesteringene over fra vei til kollektiv.

Jo mer penger som flyttes gjennom å vri den private kapitalen i grønn retning, jo mindre er behovet for å øke de offentlige utgiftene for å finansiere tiltak. I Grønn ny deal foreslår vi en rekke tiltak for å regulere finanssektoren og bankvesenet, og på det næringsrettede offentlige virkemiddelapparatet. I dette kapitlet ser vi på hvordan finansiering over statsbudsjettet kan foregå.

Det som skal finansieres over statsbudsjettet, kan «dekkes inn» på forskjellige måter:

1. Skattlegging.

SV ønsker et mer rettferdig skattesystem, og vil jobbe for et skattenivå som er i tråd med det samfunnet trenger. Dette tiåret vil behovene være knyttet til Grønn ny deal og nye velferdsreformer. Gjennom høyere skatter, høye inntekter og formuer, eiendom, arv og internasjonale selskaper vil SV få inn betydelig mer i skatteinntekter enn med dagens skattenivå og -innretning.

2. Lån.

Stort sett alle andre land enn Norge låner penger for å dekke sine utgifter og investeringer. Vi bruker i stedet Oljefondet, og det er lovfestet at staten som hovedregel ikke skal låne penger så lenge det er midler i Oljefondet.

Norge er et spesielt land. Når vi bruker penger fra Oljefondet, kjøper vi norske kroner med dollar. Det kan føre til at kronen blir dyrere og svekke konkurranseevnen til norsk eksport. I verste fall må vi selge aksjer i fondet for å dekke utgiftene våre.

De siste årene ville det vært billigere å låne penger enn å bruke penger fra Oljefondet, fordi renten på statslån er lavere enn avkastningen i fondet. I tillegg vil statslån gi en effektiv bruk av samfunnets ressurser, fordi den private kapitalen vil flyttes til de formål demokratiet har vedtatt å bruke penger på. Markedet for statsobligasjoner er lite i Norge, og det vil være positivt både for den finansielle stabiliteten og pengepolitikken at dette utvikles.

SV vil derfor undersøke muligheten for at en større del av statens utgifter, og da særlig statlige investeringer, finansieres gjennom lån.

3. Statlige investeringer og garantier.

Det er mulig å gi oljepenger til fond eller statseide selskaper, som Nysnø og Statkraft. Det er gjort mange ganger, gjennom vedtak i Stortinget og i sammenheng med statsbudsjettet. Denne type fond og selskaper skal investere i Norge, og er viktig for å gjennomføre klimatiltak og skape nye arbeidsplasser, og sikrer at staten også kan få noe av den økonomiske gevinsten av omstillingen, og ikke bare ta kostnadene.

Fond og garantier finansieres normalt gjennom låneopptak, og Norge bør vurdere en større utstrekning av dette virkemiddelet. I første omgang "koster" ikke lån og garantier staten noe, men gjør det likevel lettere for selskaper fordi det avlaster risiko. Staten kan likevel tape penger hvis det går dårlig for bedriften. Eksempler på dette fra koronakrisa er:

a. Statens obligasjonsfond, administrert av Folketrygdfondet, skal kunne kjøpe lånepapirer utstedt av bedrifter for inntil 50 milliarder kroner. Bedriftene får statslån. Staten tar på sin side opp rimelige lån for å finansiere ordningen.

b. I en særskilt ordning garanterer staten for 90 prosent av banklån, særlig rettet mot små bedrifter. Garantirammen er 50 milliarder kroner.

c. Det er etablert en ordning med statsgarantier for lån til flyselskaper på 6 milliarder kroner.

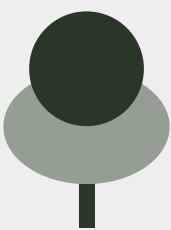
4. Ordinær "bruk" av oljepenger.

Oljefondet er våre felles sparepenger, men vi bruker for mye av fondet hvert eneste år. Uten penger fra oljefondet ville hvert eneste statsbudsjett i Norge gått i minus. Det er både fordeler og ulemper ved å bruke disse pengene. For eksempel er skattenivået i Norge lavere enn det måtte vært uten Oljefondet. Men skatt er ikke bare en måte å hente penger på, det er også noe av det viktigste vi kan gjøre for å holde forskjellene i Norge nede. Det er ikke noe poeng å bruke oljepenger for å unngå å skattlegge de rikeste i samfunnet, når vi faktisk kan hente penger fra de med de største formuene. Det er også andre grunner til å bruke mindre oljepenger. Hvis vi til stadighet putter milliarder inn i økonomien uten å faktisk skape arbeidsplasser eller andre verdier av det, fører det bare til inflasjon, at prisene stiger. Hvis vi bruker enda mer oljepenger når alle er i jobb, vil det føre til at vi må importere billig arbeidskraft fra utlandet.

Vi bør først "bruke" oljepenger etter at vi har brukt opp de andre midlene vi har. Handlingsregelen som begrenser hvor mye oljepenger vi kan bruke bør også bestå. Handlingsregelen kan imidlertid ikke stå i veien for å finansiere grønn omstilling så lenge det er ledig kapasitet i økonomien. Det vil si om det er permanent arbeidsledighet, eller strukturelle forhold det tar tid å gjøre noe med.

10 år med utslippskutt

– et klimabudsjett



Ambisjoner om store mål med kutt i klimagassutslipp har vist seg å ikke være nok for å få på plass en kraftig nok klimapolitikk. Det har heller ikke vært nok med en ren økonomisk tilnærming, hvor det alltid er de billigste tiltakene som skal gjøres først. Det er lett å være enig i et sånt premiss, men det har vist seg vanskelig å være sikker på hvor mye effekt ulike tiltak faktisk gir, hva som kan fases inn raskt og hvordan ulike omstillinger tas i bruk av bedrifter og befolkning.

Prising av CO2-utslipp gjennom CO2- avgift og kvotesystemer internasjonalt har vært det viktigste verktøyet for å få ned utslippene. Selv om det er en nødvendig forutsetning, så har det ikke fungert raskt nok, og ikke gitt store nok dytt for sprang i teknologi.

Det må derfor på plass virkemidler raskt, og det må sterkere virkemidler enn vi har hatt til nå. Samtidig kan vi ikke ha andre

virkemidler som motarbeider effekten av å fjerne CO2. SV mener vi må styre mot 60 % nasjonale kutt innen 2030. Det er nødvendig for å nå Paris-målene, og for å ivareta Norges historiske ansvar for klimagassutslipp. Kutt på 60 % betyr et kutt på 31,5 mill. tonn CO2. Det betyr at de totale utslippene i 2030 skal være 20 mill. tonn CO2-ekvivalenter mot 50,3 mill. tonn CO2-ekvivalenter i 2019. Dette er svært omfattende.

En måte å unngå å gjennomføre kutt nasjonalt er å inngå avtaler hvor vi kan betale andre land for å gjennomføre kuttene der. I EUs klimakvotesystem, som Norge er tilknyttet, åpnes det for å gjøre det gjennom såkalte fleksibilitetsmekanismer – altså at vi betaler for klimakvoter slik at andre land kan gjennomføre de faktiske utslippskuttene. Et av problemene med det er at forventet nedgang i utslipp i enkelte land allerede er så høye på grunn av økonomisk nedgang at de rike landene kan lene seg på å kjøpe

kvoter i stedet for å iverksette ny politikk. Det vil kunne utsette behovet for omstilling i Norge, og gjøre det vanskeligere å bli et nullutslippssamfunn.

Derfor mener vi at Norge i hovedsak må ta kuttene her hjemme. Både fordi det ikke er solidarisk at de rikeste landene ikke skal måtte omstille seg, og fordi det er avgjørende for norsk økonomi og næringsliv. Vi har derfor laget et klimabudsjett frem til 2030 som viser ulike tiltak som det i dag er beregnet effekt av. Dette viser at det er mulig å komme i mål, men det krever store grep.



Utslipp i Norge (siste tall)

Sektorer	Utslipp til luft (1000 tonn CO2-ekvivalenter)	Prosentvis fordeling
Olje- og gassutvinning	13,9	27,6
Industri og bergverk	11,7	23,2
Energiforsyning	1,7	3,4
Oppvarming i andre næringer og husholdninger	1	1,9
Veitrafikk	8,4	16,7
Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m.	7	13,9
Jordbruk	4,4	8,7
Andre kilder	2,2	4,3

Oversikt over kutt i de ulike hovedsektorene ved vårt budsjett

Samla utslippskutt

Alle utslippskuttene kan sammenfattes i følgende tabell:

Klimatiltak etter sektor	Kutt
Transport	5,4
Petroleum	8,0
Industri og næringsliv	4,1
Jordbruk	1,9
Andre sektorer	1,3
Sum	20,8

Om man legger disse utslippskuttene sammen med forventede utslippsreduksjoner fra referansebanen får vi at samla utslippskutt i 2030 som følge av SVs klimabudsjett vil være på 31,5 millioner tonn CO2. Det tilsvarer et kutt på 61,1 prosent relativt til 1990.

Overordnede tiltak

Gradvis opptrapping av CO2-avgiften i alle sektorer: Prisen på bruk av karbon må øke. Forurenseren må betale, og fornybare løsninger må bli konkurransedyktige.

Økt bruk av virkemidler som påvirker investeringskostnaden. Eksempler er økte kjøpsavgifter på fossile løsninger, teknologikrav, eller investeringsstøtte for fornybare løsninger.

Stille nullutslippskrav i offentlige anbud: Slik kan de beste miljøløsningene bli etterspurt i markedet, og være med på å utvikle norsk industri og konkurransekraft.

Øke tilskuddene til virkemiddelapparatet: Øke tilskuddene til miljøteknologiordningen og Enova for å få gjennomført prosjekter som i dag ikke er lønnsomme og stimulere til ny teknologi.

Stoppe støtten til fossilindustrien.



Hvordan skal det kuttes?

Olje- og gassektoren

Olje- og gassutvinning er den største sektoren for utslipp. Utslippene i 2019 var på 13,9 mill. tonn CO2, og står for omtrent en fjerdedel av norske utslipp. Årsaken er i hovedsak at energiforsyningen på oljeplattformene drives med fossil gass. I tillegg forårsaker norsk olje og gass store klimagassutslipp i landene den eksporteres til.

Hvordan få ned utslippene?

Stans leting i sårbare områder som iskanten, polarfronten, Lofoten, Vesterålen og Senja, og Mørebanken. Dette er svært sårbare områder som har enorm naturverdi, og ved å ikke åpne for petroleumsaktivitet her økes ikke norske utslipp eller utslipp i verden.

Ingen nye konsesjonsrunder: Verden har allerede funnet mer fossil energi enn klimaet tåler at vi henter ut. Ved at Norge lar være å lete etter mer olje og gass, unngår vi nye utslipp. Det må derfor ikke gjennomføres tildeling av nye utvinningstillatelser eller nye konsesjonsrunder.

Stille krav om utslippsfri kraftforsyning ved alle nye utbygginger: Alle utbygginger på norsk sokkel som det er flertall for, skal ha som krav at man bygger ut med utslippsfri energiforsyning, som for eksempel kraft fra land eller havvind.

Elektrifisering av Melkøya, Kårstø-terminalen og Mongstad-terminalen: Ved å elektrifisere disse tre terminalene vil man kunne kutte 600 000 mill. tonn CO2 per terminal hvert år.

Elektrifisering av felt som er i drift: Det er et stort potensial for å elektrifisere felt som allerede er i drift. Troll B og C, Ekofisk og Sleipner-feltet er prosjekter som er utredet og som kan gjennomføres og som vil kutte opp mot 1,5 mill. tonn CO2. i året.

Utvinningsavgift: Innføre en avgift som ilegges per enhet petroleum utvunnet eller solgt. Utvinningsavgiften kommer i tillegg til CO2-avgiften som også virker dempende på produksjonen gjennom å få ned produksjonsutslippene, men som ikke virker dempende på salget av olje og gassenheter eller utvinning av det. Dette vil etter hvert føre til at de minst lønnsomme feltene går ut av produksjon raskere.



Industrien

I 2018 hadde landbasert industri et utslipp på ca. 12 mill. tonn CO₂. Størstedelen av utslippene kommer fra industriprosessene, ikke fossil energibruk, noe som er utfordrende å erstatte. For et høykompetent land som Norge må satsing på nullutslippsløsninger være norsk industris konkurransefortrinn i en verden som skal løse klimaproblemet.

Hvordan få ned utslippene?

Karbonfangst -og lagring: Verden er avhengig av å lykkes med CO₂-fangst og lagring for å få kuttet utslippene raskt nok og få utslippene til å bli nesten null. Det må tas en investeringsbeslutning for å få på plass to fullskalaprojekter på sementfabrikken Norcem og på avfallsanlegget Klemetsrud i Oslo. Deretter må det utredes og innføres på flere avfallsanlegg slik som i Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger. Dette vil på kort sikt kutte 700 000 tonn CO₂ på Norcem og 800 000 tonn CO₂ dersom det innføres i Oslo, Bergen og Trondheim.

Fase inn trekull framfor fossilt kull i ferrosilisiumindustrien: Ferrosilisium og/eller silisium gir i dag utslipp på om lag 1,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, i hovedsak utslipp fra kull og koks som reduksjonsmiddel. Staten må bidra med risikoavlastning og støtte til industriskala pilot- og fullskala demoanlegg til å utvikle et teknologiløp for norskprodusert trekull.

Fase ut oljefyring i industrien: Det er mulig å kutte over 200 000 tonn CO₂ i året ved å fase ut oljefyring i industrien på samme måte som det er faset ut i bygg. Dersom det gis en frist til 2025, kombinert med en opptrapping på CO₂-avgift og øke miljøteknologiordningen for å sikre tilskudd til overgang kan dette kutte opp mot 300 000 tonn CO₂.

Hydrogen i metallproduksjon: Norge kan vise at det går an å erstatte kull med hydrogen i produksjonsprosessen av titandioksid. Dersom dette gjennomføres, vil det kutte over 200 000 tonn CO₂ i året. Det må på plass en satsing på hydrogen, dette kan gjøres gjennom en CO₂-reduksjonsavtale med industrien.

Senke prosessutslipp: Ferrosilisium og/eller silisium gir i dag utslipp på om lag 1,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, i hovedsak utslipp fra kull og koks som reduksjonsmiddel. Staten må bidra med risikoavlastning og støtte til industriskala pilot -og fullskala demoanlegg til å utvikle et teknologiløp for norskprodusert trekull. Redusert lystgassutslipp fra gjødselproduksjon kan også gi store utslippskutt, og Yara i Porsgrunn er kandidat for å få på plass CO₂-fangst og lagring.

Trafikk

Veitrafikk sto for 8,4 millioner tonn utslipp i 2019. Det er en liten nedgang, i hovedsak på grunn av elektrifisering av personbilparken. Det er en trend som må fortsette og det må gjennomføres elektrifisering på flere områder som innenfor fiske, oppdrett, båter og tungtransport. Transportsektoren er den sektoren som er mest avhengig av fossil energi.

Hvordan få ned utslippene?

Redusere transportbehovet: God arealplanlegging reduserer transportbehovet og kan fremmes gjennom å forhandle frem bymiljøavtaler med byene og ved å styre de store offentlige aktørene som Statens vegvesen til å legge nullvekstmål og mindre klimagassutslipp til grunn.

Styrke finansieringen til kollektivtransporten: Det trengs endrede prioriteringer i Nasjonal transportplan for en mer miljøvennlig transportsektor. I SVs forslag har man foreslått 50 milliarder kroner ekstra i kollektivtransport-satsing fram mot 2029. Alle byområder med trengsel må få tilbud om en avtale. I de største byene skal staten støtte minst 80 prosent av alle store kollektivinvesteringer, mot at byene forplikter seg til miljøvennlig byutvikling.

Elektrifisering av bilparken: Det skal lages en opptrappingsplan for å nå målet om at 100 prosent av nybilsalg i 2023 skal være nullutslippsbiler. Det gjennomføres en målrettet plan for å vri kjøpsavgifter på kjøretøyer slik at målene om nullutslipp nås og etter hvert vurderes forbud mot nykjøp av fossile biler. Det må innføres nullutslippssoner i de store byene for å stimulere til nullutslipp, og stilles krav om nullutslipp i offentlige innkjøp slik som busser og ved utbygginger. Det må bygges ut ladeinfrastruktur for at dette skal være mulig i praksis, her må det på plass mer tilskudd fra Enova og Klimasats, og der dette ikke er tilstrekkelig må staten sikre infrastrukturen som et offentlig innkjøp på linje med ferjer. Det trengs en helhetlig infrastrukturplan fra Statens vegvesen, og et regelverk for prising av bruken av strømmettet som realiserer hurtigladeutbygging også i distriktsområder med ujevn bruk.

Nullutslipp i kollektivtrafikken: Elektrifisering av de gjenstående dieseltogene vil gi et kutt på 40 000 tonn CO₂. Det må stilles krav i alle offentlige anbud fra fylker og kommuner om at det må leveres nullutslipp slik at det utvikles og settes i drift flere el-ferger, nullutslippshurtigbåter og bussanbudene blir nullutslipp og fossilfrie. Her må fylkene kompenseres økonomisk for risikoen ved innføring.



Jernbane fremfor motorveier og flytrafikk: I 2020 brukte vi 40,6 mrd. kroner på vei-formål, og 22,6 mrd. kroner på jernbaneformål. Potensialet for overføring av veimilliar-der vil avhenge av hvor mange planlagte veier som er overdimensjonerte, samt utbyg-gingstempoet for veier. I fergefri E39 vil fjordkrysningene alene koste over 200 mrd. kroner. Ved å bygge ut høyhastighetsbaner mellom de store byene, og utvide kapasite-ten til utlandet vil flytrafikken gå ned. Isolert vil bygging føre til økte klimagassutslipp, men sannsynligvis ikke mer enn de planlagte motorveiutbygging.

Hindre vekst i flytrafikk: Værnes – Gardermoen var i 2018 en av Europas mest trafikker-te strekninger og nordmenn flyr mer enn nesten noen andre. Det er to måter å redusere utslipp fra fly på: fly mindre, og å redusere flyenes utslipp. Å kutte flytrafikken med 50 % vil kunne redusere utslippene med 600 000 tonn CO₂. Det må gjøres gjennom krav til nullutslipp og å endre avgifter slik at det blir dyrere å fly først og fremst for de som flyr mye der det i dag er alternative løsninger.

Økt bruk av avansert biodrivstoff uten avskogningsrisiko som en overgang: Vi skal sørge for at alt biodrivstoff som omsettes omfattes av bærekraftskriterier. Det betyr at det må stilles mye strengere krav til innblandingsgrad og til andel avansert biodrivstoff.

Landstrøm til skip i havn: Norske havner skal elektrifiseres. Bruk av landstrøm skal inn som vilkår i offentlige anbud og det skal stilles krav til cruisetrafikken og til supplyskip til oljeindustrien. Enova skal støtte utbyggingene, og det skal gjennom Nasjonal trans-portplan lages en helhetlig infrastrukturplan for elektrifisering av havnene og settes av midler til elektrifisering av kysten.

Kutte utslippene i fiskeriflåten og oppdrett: Innføre av CO₂-avgift uten refusjonsordning for fiskeflåten, med mulighet for næringen til å inngå avtale etter modell fra NO_x-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene. Innbetalingen differensieres etter fartøy-størrelse, og den minste delen av fiskeflåten favoriseres ved å øke fiskerfradraget. Kyst-fiskeflåten har et lavere utslipp per tonn fanget fisk enn tråleflåten, derfor er det viktig å prioritere denne delen av fiskeflåten. Oppdrettsnæringen kan full elektrifiseres ved å innføre av krav i konsesjoner, og avgiftsendringer og fjerne avgiftsfritak på anleggsdie-sel. Dette kan kutte nesten 400 000 tonn CO₂ i året.

Jordbruk

De direkte klimautslippene i landbruket var på 4,4 mill. tonn CO₂ i 2018. Land-bruket har sammen med regjeringen forpliktet seg til å kutte samlet 5 mill. tonn CO₂ i løpet av perioden. Utslippene kommer i hovedsak i form av pro-sessutslipp av metan fra husdyr og husdyrgjødsel, lystgass fra gjødsel og jord og CO₂ fra dyrking av myr.

Stans i nydyrking av myr: Opprettholde forbudet mot nydyrking av myr, og utvide det til å også være stans i utbygging av myr.

Øke bruken av fangvekster: Ved å sette et mål om at 30 % areal skal brukes til fang-vekster og mindre kunstgjødsel så kan vi oppnå et kutt på 100 000 mill. tonn. Det vil i hovedsak være basert på økte tilskudd.

Mindre matsvinn: Innføre lovregulering som minsker matsvinnet i varehandelen i tillegg til å utvikle bransjeavtaler for å hindre svinn. Samtidig foreslår vi å pålegge alle kommu-ner å innføre lovpålagt utsortering av matavfall. Matavfallet kan brukes til å produsere biogass.

Klimarådgiving på gårds-nivå: Følge opp jordbruksorganisasjonens forslag til klimaav-tale for å sikre klimarådgivning. Slik kan man sikre økt karbonlagring i jord, mer effektiv gjødsling og bedre drenering. Gjødseltiltak alene vil følge av pålegg og kan kutte opp mot 80 000 tonn CO₂.

Omlegging av maskinpark: På lik linje med øvrig transport må også veigående maskiner som traktorer og andre landbruksmaskiner gjøres til nullutslipp. Det er regnet med i kuttene i transportsektoren.

Redusert forbruk av kjøtt: En reduksjon i forbruk av rødt kjøtt vil ha en stor effekt på kli-magassutslippene, men krever en omlegging av norsk landbruk for å unngå tap av bruk. Det må likevel starte med at det skjer en endring i befolkningens etterspørsel, noe som blant annet dagligvaremonopolene må ta ansvar for. Deretter kan det skje en omlegging i landbruket mot produksjon av for eksempel mer grønnsaker.

Klimabudsjett



Med SVs politikk når vi klimamålene

For å nå verdens klimamål må utslippene ned så raskt som overhodet mulig. Alle utslippskutt må igangsettes i 2021, særlig fordi mange klimatiltak ikke gir utslippskutt før noen år fram i tid. I årets alternative budsjett legger vi frem et klimabudsjett som kutter Norges utslipp med 60 % innen 2030, relativt til 1990.

Under følger en liste over SVs klimabudsjett. Tallene for utslippskutt angir kuttpotensial i 2030 i millioner tonn CO2-ekvivalenter.

Transport

TRANSPORT	Kutt	Våre tiltak
Vegtransport		
100 % av nye, lette varebiler er elektriske innen 2025, 100 % av nye tunge varebiler elektriske innen 2030 og 100% av nye lastebiler er el- eller hydrogen i 2030 og 10 % trekkvogner på biogass	0,86	Vi øker overføringene til Enova, CO2- avgiften, drivstoffavgiftene og engangsavgiften for fossile biler. Vi vil innføre avgiftsfritak for nullutslipps vare- og lastebiler, opprette nullutslippssoner i de store byene og stille grønne krav til offentlige innkjøp.
10 % reduksjon i personbil-kilometer i de store byene, og nullvekst i resten av landet	0,7	Vi bevilger ca. 1,5 mrd. ekstra for å øke statens andel til 80% i de store kollektivprosjektene i byene, styrke kollektivtransporten, få flere byvekstavtaler og en sykkelsatsning på 300 mill. Vi øker CO2-avgiften, den fossile veibruksavgiften og engangsavgiften for fossile biler.

100 % av nye bybusser er elektriske i 2025	0,22	Vi styrker kollektivtrafikk i byene med 250 mill. kroner, og øker med 300 mill. kroner i støtte for å skifte ut fossil kollektivtransport med utslippsfrie i fylkene. Vi stiller krav til nullutslipp i offentlige anbud.
Elektrifisering av alle nye personbiler	0,08	Vi setter av 200 mill. til hurtiglading i borettslag, reduserer trafikkforsikringsavgiften på elbiler til 1000 kr året, innfører høyere engangsavgift for fossile biler og øker CO2-avgiften. Vi reduserer unntakene for ladbare hybrider og tetter skattehullet i leasingmarkedet.
75% av nye langdistansebusser er el eller hydrogen	0,06	Vi øker CO2- avgiften og legger til rette for bedre ladeinfrastruktur. Bidrar til teknologiutvikling ved å sette av 20 mrd. til et statlig, grønt investeringsselskap, 10 mrd. til en grønn investeringsbank, 200 mill. ekstra til miljøteknologien og 100 mill. ekstra til grønn forskning. Vi stiller også krav i tildelingene.
45% av nye motorsykler er elektriske	0,01	Vi øker CO2-avgiften og veibruksavgiften.

Sjøtransport		
Elektrifisering av havbruksnæringen	0,37	Setter av 430 mill. til grønn flåtefornyelse, innfører en avgift tilsvarende veibruksavgift på dieselbåter og øker CO2-avgiften. Stiller krav i konsesjoner.
Få mer avansert biodrivstoff i skipsfarten	0,2	Øker direkteinvesteringene til bioøkonomi med 190 mill. Øker CO2-avgiften og stiller omsetningskrav.
Krav om nullutslippsferger	0,18	Øker tilskuddet til fylkeskommunene med 300 mill for støtte til lavutslippshurtigbåter og -ferger og for å erstatte fossil kollektivtrafikk med fornybar, og øker CO2-avgiften.
Halvering av cruisetrafikk i Norge	0,15	Øker tilskuddet til miljøvennlige havner med 180 mill. kroner, og øker CO2 avgiften. Vi gir kommunene mulighet til å si nei til anløp, og stiller krav om nullutslipp ved anløp til verdenarvfjorder og laksefjorder innen 2026.
Krav til nullutslippsløsninger for offshore-supply skip i utvinningstillatelser	0,15	Setter av 430 mill. til grønn flåtefornyelse, øker CO2-avgiften og reduserer aktiviteten på sokkelen.

Landstrøm til skip i norske havner	0,15	Øker med 180 mill. kroner til mer miljøvennlige havner og stiller krav til skipene for å bruke havnene.
Hjemfall av trålkvoter i nord til elektrisk sjark	0,14	Vi setter av 100 mill. til låneprogram for elsjark og vil ha hjemfall av trålkvoter til kystflåten.
Flytte gods fra vei til sjø og bane	0,11	Øker støtten for gods på bane med 130 mill. og gods på sjø med 80 mill. kroner. Øker CO2-avgiften og utreder engangsavgift på tunge lastebiler.
Redusere fossil fritidsbåtbruk	0,10	Innfører avgift tilsvarende veibruksavgift på dieselbåter. Utreder båtmotoravgift og forbud mot svært forurensende motorer og fartsgrenser som kan få ned forbruket.
Innføre nullutslippshurtigbåter	0,08	Øker tilskuddet til fylkeskommunene for støtte til lavutslippshurtigbåter og -ferger og utslippsfri kollektivtrafikk med 300 mill. kroner og øker CO2-avgiften.

Elektrifisering av sjark	0,05	Foreslår et eget låneprogram for innkjøp av elsjark med 100 mill. i oppstart. Øker Enova-midlene med 1,7 mrd., hvorav 200 mill. er øremerka grønn ombygging av skip. Øker også Miljøteknologiordningen med 200 mill. kroner og forserer utfasingen av CO2-kompensasjon for fiskeflåten.
Energieffektivisering i havbruk, sjøfart og fiskeri	0,03	Setter av 430 mill. til grønnflåtefornyelse, øker CO2-avgiften og setter av 180 mill. til mer miljøvennlige havner.
Flytrafikk		
Kutte 50 % av utslippene i flytrafikken beregnet fra 2005	0,65	Øker flypassasjeravgiften og stiller omsetningskrav til biodrivstoff. Øker budsjettet med 190 mill. til bioøkonomi og øker satsingen på jernbane og nattog med 1,9 mrd.
Tog		
Erstatte gjenværende dieseltogstrekninger med fossilfritt alternativ	0,04	Øke jernbaneinvesteringene og gir 200 mill. mer til elektrifisering av Rørosbanen, Solørbanen og Nordlandsbanen

Annet		
Økt bruk av avansert biodrivstoff	0,5	Stiller krav til høyere omsetningskrav, innfører fritak for veibruksavgift for avansert biodrivstoff utover omsetningskravet og øker med 190 mill. til bioøkonomi.
Elektrifisere alle nye ikke-veigående maskiner fra 2030	0,27	Øker tilskudd til Enova med 1,7 mrd. Kroner, øker CO2-avgiften og stiller krav om elektrifisering i offentlige anbud.
Forbedret logistikk i varetransporten	0,27	Øker tilskudd til Enova med 1,7 mrd., setter av 150 mill. ekstra til miljørådgivere i distriktene og 300 mill. ekstra til lokale klimatiltak. Vi stiller krav om nullutslipp i offentlige anbud.
Totalt transport	5,4	

Petroleumsvirksomhet

PETROLEUMSVIRKSOMHET	Kutt	Våre tiltak
Redusere petroleumsproduksjonen	4,06	Forny ikke utvinnings-tillatelser, stiller strenge lønnsomhets- og miljøkrav, innfører utvinningsavgift og øker CO2-avgiften
Elektrifisere sokkelen	2,7	Vi øker CO2-avgiften og tilskudd til Enova og stiller krav om elektrifisering.
Redusert fakling	0,9	Utreder og innfører økonomiske sanksjoner mot fakling, stiller strengere krav og øker overvåkingen i Miljødirektoratet.
Tekniske tiltak i oljevirksomheten	0,2	Vi øker CO2-avgiften, utreder flere utslippsavgifter og stiller strengere krav til industrien.
Ingen ny leteboring	0,16	Ingen flere tillatelser til leteboring.
Totalt petroleumsvirksomhet	8,0	



Industri og næringsliv

INDUSTRI OG NÆRINGSLIV	Kutt	Våre tiltak
CO2-fangst på avfallsforbrenning	1,02	Vi setter av 1 mrd. til karbonfangst (CCS) i Oslo, og 250 mill. til å utrede CCS i Trondheim, Bergen, Kristiansand, Fredrikstad og Stavanger. Bidrar til teknologiutvikling ved å sette av 20 mrd. til et statlig grønt investeringsselskap, 10 mrd. til en grønn investeringsbank, 200 mill. ekstra til miljøteknologiordningen, og øker grønn forskning med 100 mill.
Karbonfangst på raffineriet på Mongstad	0,62	Vi setter av penger til å utrede CCS, se punktet over.
Trekull til industri	0,52	Vi øker CO2-avgiften og Enovamidlene og stiller krav om bruk og innblanding av trekull.
Karbonfangst hos Yara i Porsgrunn	0,47	Vi setter av penger til å utrede CCS, se over.
Karbonfangst på Norcem i Brevik	0,4	Ligger inne i regjeringens budsjett.
Energieffektivisering og utfasing av fossil varme i industrien	0,28	Vi øker Enovamidlene og innfører forbud mot fossil oppvarming i industrien innen 2025.

Klimatiltak i aluminiumsindustrien	0,19	Vi øker Enovamidlene, miljøteknologiordningen og avgiftene på PFK.
Klimatiltak i sementindustrien	0,16	Vi øker CO2-avgiften, Enovamidlen og Miljøteknologiordningen.
Klimatiltak i raffinerier ¹¹	0,14	Vi øker Enovastøtten, Miljøteknologiordningen og CO2-avgiften. Vi stiller krav om gjenvinning av varme fra røykgass og krav om redusert fakling.
Klimatiltak i asfaltindustrien	0,10	Vi øker CO2-avgiften, Enovastøtten og Miljøteknologiordningen og stiller strengere krav til bruk av beste tilgjengelige teknologi.
Omstille fjernvarme fra gass til elektrisitet	0,08	Vi øker CO2-avgiften og stiller krav til bransjen.
Redusere lystgassutslipp	0,08	Vi øker Enovastøtten og utreder avgift på utslipp av lystgass.
Gjenbruk av sagspon	0,04	Gjennomføres nå.
Omstille fjernvarme fra fossil olje til bio	0,04	Vi øker CO2-avgiften og stiller krav til bransjen.
Totalt industri og næringsliv	4,1	

Jordbruk

JORDBRUK	Kutt	Våre tiltak
Redusere forbruket av kjøtt	0,9	Vi legger til rette for mindre kjøttforbruk og mer lokal-produserte grønnsaker og stiller krav til dagligvarebutikkene. Vi støtter bønder med penger til omstilling i jordbruksforhandlingene når forbruket reduseres. Det skal være fordelaktig å ha dyr på beite.
Tilbakefør 100 000 dekar av dårlig organisk jord til myr	0,3	Vi setter av 20 milli. ekstra til restaurering av myr og legger om tilskuddsordningene slik at bønder kan søke om støtte til tilbakeføring av myr.
Elektrifisering og biodrivstoff i transport og oppvarming	0,3	Vi øker CO2-avgiften og bevilgningene til Enova.
Halvere matsvinnet	0,21	Vi vil få på plass en bransjeavtale, gjennomføre holdningskampanjer.
Mer kløver og mindre kunstgjødsel til eng	0,1	Vi vil legge om tilskuddsordningene for å gjøre det fordelaktig og innføre avgift på mineralgjødsel.
Mindre utslipp fra gjødsel	0,08	Vi vil endre tilskuddsordningene, endre gjødslingstidspunkt og innføre avgift på mineralgjødsel.
Stans i nydyrking av myr	0,02	Vi vil opprettholde forbudet mot nydyrking av myr og stoppe nedbygging av myr også innen andre sektorer.
Totalt jordbruk	1,9	

ANDRE SEKTORER	Kutt	Våre tiltak
Utslippsfrie bygg- og anleggsplasser	0,85	Vi øker Enovastøtten, stiller krav til offentlige innkjøp og innfører forbud mot fossil varme.
Fase ut fossil gassoppvarming i bygg	0,11	Vi øker Enovastøtten og øker planene for produksjon av avansert biodrivstoff i Norge.
Raskere utskifting av vedovner	0,1	Vi må sørge for tilskuddsordning og innføre forbud mot forurensende ovner i soner med høy luftforurensning.
Øke uttak av metan fra avfallsdeponi	0,08	Vi kartlegger gamle deponier og øker Enovastøtten.
Nullutslippsenergi i Longyearbyen	0,07	Vi setter av 20 mill. til grønn omstilling på Svalbard.
Øke utsorteringen av plastavfall	0,07	Vi utreder en materialavgift på jomfruelige produkter og stiller krav til materialgjenvinning.
Øke innsamlingen og destruksjonen av HFK	0,03	Vi må gjennomføre holdningskampanjer og opprette flere returpunkter. Økt avgift på HFK.
Øke gjenvinningen av tekstiler	0,02	Vi utreder pant eller pris på tekstiler og stiller krav til materialgjenvinning.
Totalt andre sektorer	1,3	

Et **grønt** skifte
for de mange,
– ikke for de få





Grønn
Ny
Deal



Rettferdig **grønt** skifte